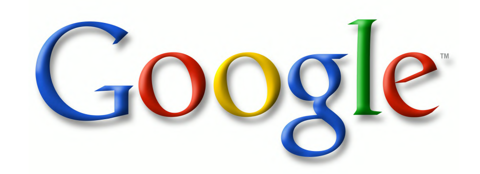


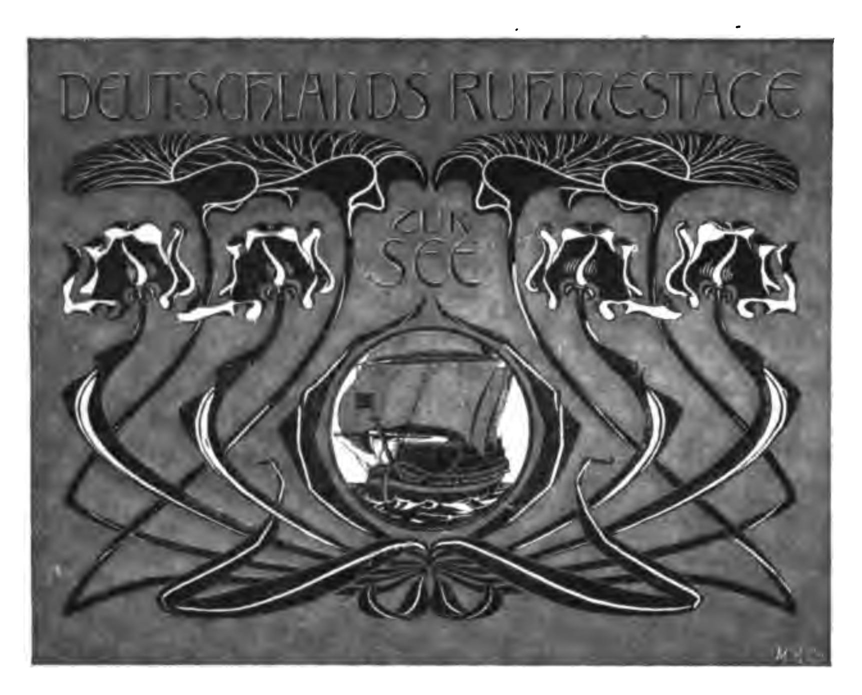


BILDER
aus der deutschen
SEE-KRIEGSGESCHICHTE

von

Vizeadmiral a.D. R. WERNER.

Verlag v. J. F. LEHMANN München.



Das schönste Prachtwerk über die deutsche Kriegsflotte ist:

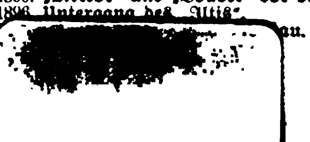
Deutschlands Ruhmestage zur See.

20 Bilder aus der deutschen Seekriegsgeschichte in Kupferlichtdrucken nach Original-gemälden von **Marinemaler Prof. Hans Petersen** mit begleitendem Text von **Vice-Admiral a. D. R. Werner.** Das Werk erscheint in 7 Lieferungen zu 5 M., die erste Lieferung, welche 3 Blätter enthält, kommt im November 1898 zur Ausgabe. Die Originalmappe zum ganzen Werke wird mit der ersten Lieferung abgegeben und kostet M. 5.—.

Was das deutsche Volk seit den Tagen der Hansa Großes zur See geleistet, kommt hier in herrlichen Bildern zur Darstellung. Die einzelnen Blätter, die eine Größe von 52—69 cm haben, eignen sich auch vorzüglich als Zimmerschmuck und werden einzeln zu je M. 4.—, in schönen altdeutschen Rahmen gerahmt zu je M. 8.— abgegeben.

Verzeichnis der Bilder.

1. 1312. Eroberung Kopenhagens durch die Hansa.
2. 1394. Konrad von Jungingen belagert Wisby.
3. 1428. Klaus v. d. Lippe, Bürgermeister von Stralsund, schlägt die dänische Flotte.
4. 1455. Sieg Bokelmann's über 16 dänische Schiffe bei Bornholm.
5. 1468. Paul Beneke's Sieg über die englische Flotte.
6. 1528. Die Welser landen in Venezuela.
7. 1570. Karl V. kämpft mit von Deutschen bemannten genuesischen Schiffen in Tunis.
8. 1676. Seeschlacht bei Bornholm. Eroberung des „Leopard".
9. 1681. Kampf brandenburgischer und spanischer Schiffe bei St. Vincent.
10. 1682. Besitzergreifung der Guineaküste durch die Schiffe „Morian" und „Kurprinz".
11. 1681. Kapitän Karpfanger's Sieg über 5 französische Schiffe.
12. 1849. Gefecht bei Helgoland.
13. 1856. Prinz Adalbert bei Tresforcas.
14. 1864. Gefecht bei Jasmunde.
15. 1864. Tegetthoff bei Helgoland.
16. 1870. „Nymphe" beim Putziger Wick. Angriff auf das französische Blockadegeschwader. (Nachtstück.)
17. 1871. „Augusta" vor der Girondemündung nimmt zwei französische Schiffe und verbrennt einen Regierungsdampfer.
18. 1890. „Meteor" und „Bouvet" vor der Rhede von Havanna.
19. 1896. Untergang des „Iltis".
20. [illegible] au.



Julius Lohmeyer's Vaterländische Jugendbücherei

für Knaben und Mädchen.



Reich illustrierte, prächtig ausgestattete Bände. — Preis je nach Umfang M. 1.— bis M. 4.—.

In der Ueberzeugung, daß die vorhandenen Jugendschriften nur zum kleinen Teile der hohen Anforderung, die man an sie, als Erzieher und Bildner der deutschen Jugend stellen muß, genügen, haben sich **die Vorstände vieler großer nationaler Vereine zusammengethan**, um ein Unternehmen zu schaffen, das geeignet ist, die höchsten Anforderungen, die man an gute Jugendschriften stellen kann, zu befriedigen.

Es wird hier eine vaterländische Bücherei geboten, die in **Meistererzählungen der besten Dichter u. Jugendschriftsteller** dem heranwachsenden Geschlechte einen geradezu idealen Lesestoff bietet.

Was groß und edel, gut und wahr — was deutsch im besten Sinne ist, soll die Herzen unserer Kinder erfassen, sie für das Große in Vergangenheit und Zukunft begeistern und das Pflichtgefühl in ihnen wachrütteln, ihr ganzes Sein für die Sache ihres Vaterlandes einzusetzen, in Selbstzucht und tapferer Stählung an Geist und Körper.

Vor Weihnachten 1898 gelangen zur Ausgabe:

Bd. 1. **Johann von Wildenradt,** Johann von Renys. Eine Geschichte aus d. Zeit d. deutschen Ordens in Preußen. Mit Bildern v. Prof. Woldemar Friedrich. Preis M. 1.60.
„ 2. **Fritz Lienhard,** Der Raub Straßburgs. Mit Bildern v. Wilhelm Weimar. Preis M. 1.—.
„ 3. **Anton Ohorn,** Aus Tagen deutscher Not. Mit Bildern von H. W. Schmidt.
„ 4. **Hendrik Conscience,** Der Löwe von Vlaandern. Mit zahlr. Abbild. v. Maler A. Hoffmann. Preis M. 4.—.
„ 5. **Werner Hahn,** Deutsche Charakterköpfe. — Königin Louise, J. H. v. Ziethen, E. M. Arndt, J. G. Fichte, Friedrich Wilhelm als Kronprinz. Mit Bildern v. Woldemar Friedrich u. Eugen Klimsch. Preis M. 2.40.

Im Laufe des Jahres 1899 werden ferner erscheinen:

Felix Dahn, Armin. Erzählung aus d. Zeit d. Germanen- u. Römerkämpfe. Bilder v. A. Kloß.
F. Reblich, Der große Kurfürst. Bilder v. Hans W. Schmidt u. A. Hoffmann.
Victor Blüthgen, Um Ehr' u. Gewissen. Erzählung aus den Franzosenkriegen. Bilder v. A. v. Rößler.
Reinhold Werner, Admiral Karpfanger. Erzählung aus der Geschichte Hamburgs. Bilder v. A. Hoffmann.
Hans Hoffmann, Erwin Wohlfahrt. Geschichte aus d. Harz. Bilder v. Woldemar Friedrich.
Georg Lang, Fröhliche Rheinfahrt u. a. Schülerwanderungen durch deutsches Land. Bilder v. R. Schuster.
E. Wutke-Biller, Lina Bodmer. Familiengeschichte aus d. Zeit d. napoleon. Herrschaft. Bilder v. W. Allers.
Jul. Lohmayer, Das deutsche Herz. Bilder u. Geschichten. Bilder v. Woldemar Friedrich.
Werner Hahn, Die Götterwelt der Germanen. Bilder v. Wilhelm Weimar.
August Niemann, Eine Geschichte aus unseren Kolonien. Bilder v. Johannes Gehrts.
A. Seidel, Der Wali von Bagamoyo.
H. Seidel, Ein Brandenburger Held an der Sklavenküste.

Bilder

aus der deutschen

Seekriegsgeschichte

von Germanicus bis Kaiser Wilhelm II.

Von

Vice-Admiral a. D. Reinhold Werner.

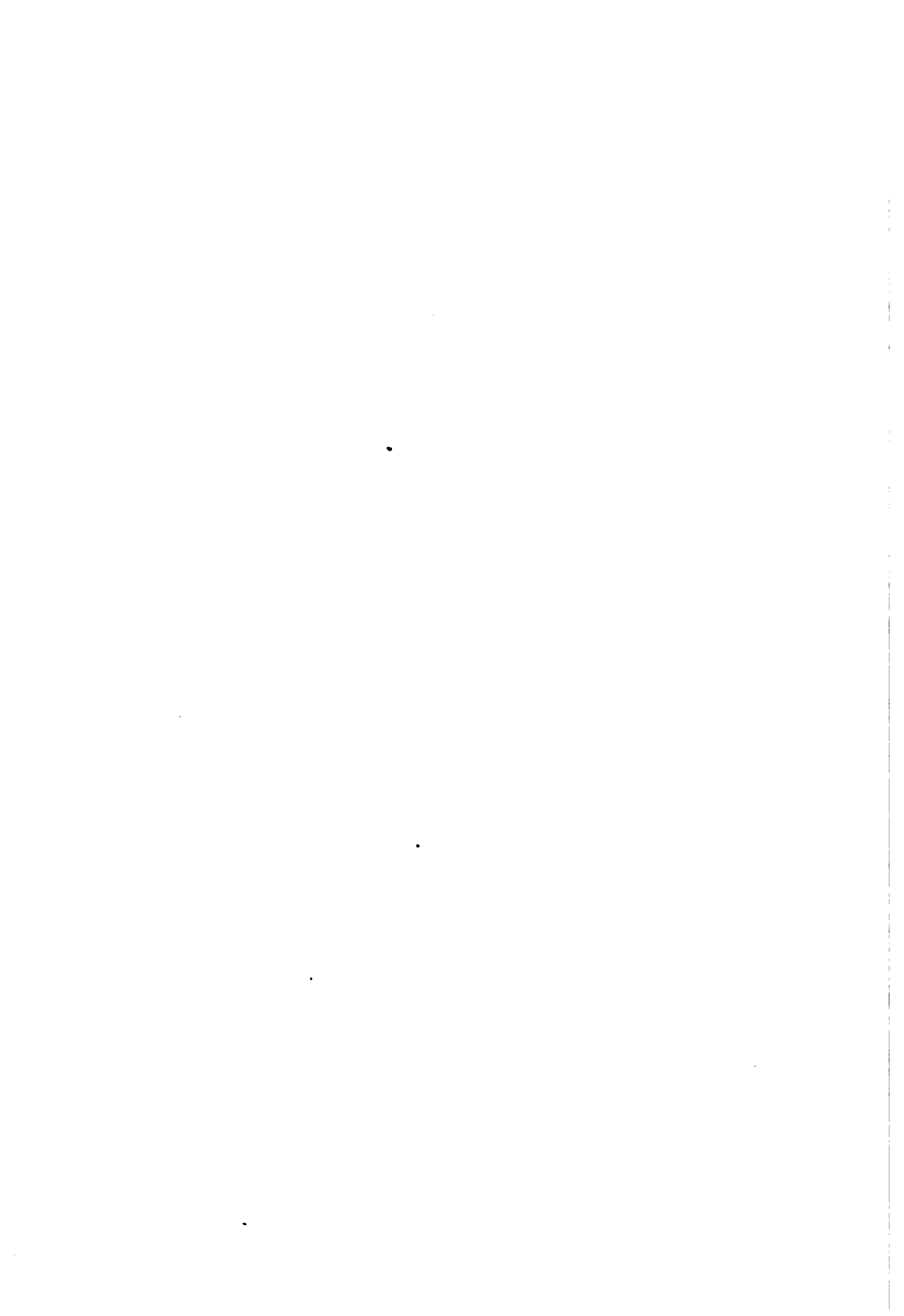
Mit 165 Abbildungen nach Quellenwerken und Originalzeichnungen
von Maler A. Hoffmann, H. Petersen u. A.



München.
J. F. Lehmann's Verlag.
1899.


HARVARD
UNIVERSITY
LIBRARY
APR 14 1961

Inhaltsverzeichnis.



Die Sachsen.



Als vor Tausenden von Jahren die Bewohner Mittel-Asiens, der Wiege der Menschheit, aus irgend welcher Ursache, sei es infolge Uebervölkerung oder von Katastrophen, auswanderten, um sich andere Wohnplätze in Europa zu suchen, war es für ihren damaligen Kulturzustand natürlich, daß sie den nördlichen Küsten des Mittelmeeres folgten, sich in Griechenland, Italien, Gallien und Spanien niederließen, oder wenn sie nordwärts bogen, an den Ufern der Flüsse und Ströme entlang in das Innere der Länder drangen, bevor sie es unternahmen, sich durch die dichten Waldungen, welche zu jenen Zeiten das Binnenland bedeckten, Bahn zu brechen.

Jagd und Fischfang, auf die sie zu ihrem Lebensunterhalt angewiesen waren, zwang sie dazu, und auf diese Weise gelangten auch unsere germanischen Vorfahren nach Deutschland, bis Nord- und Ostsee ihren weiteren Wanderungen ein Ziel setzten, und sie allmählich aus Jägern, Fischern und Nomaden zu seßhaften Ackerbauern wurden.

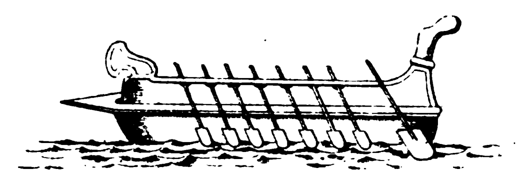
Je nach dem Klima, der Fruchtbarkeit des Bodens und anderen günstigeren oder ungünstigeren Verhältnissen entwickelte sich die Kultur und der Charakter der Einwanderer sehr verschieden. Während die Griechen schon 400 Jahre vor unserer Zeitrechnung geistig auf sehr hoher Stufe standen, ihre Trieren das ganze Mittelmeer durchfurchten, die Römer sich anschickten, die damals bekannte Welt zu erobern und die Kultur der Kelten in Gallien ziemlich weit vorgeschritten war, lagen die Germanen an unseren Nordküsten noch in tiefer geistiger Nacht und hausten dort im Urzustande, bis Cimbern und Teutonen südwärts nach Italien mit verheerender Gewalt drangen, um ihre unwirtlichen Länder mit milderen und fruchtbareren zu vertauschen.

Zwar wurden sie 100 Jahre vor Christo durch Marius fast vernichtet und ihre spärlichen Reste zurückgedrängt, aber die Berührung mit den Römern hatte sowohl bei ihnen wie bei der gallischen Kultur Spuren einer höheren Gesittung zurückgelassen, die sich allmählich nach Mitteldeutschland verpflanzten. Bis zu den Küsten der Nord- und Ostsee drangen diese Spuren jedoch kaum, und die dort ansässigen Völkerschaften hatten fast keinen Nutzen davon. Selbst das Eisen blieb ihnen noch lange unbekannt und das Bronzezeitalter verdrängte nur langsam und spärlich die Steinzeit.

Während die Phönizier auf ihren Schiffen kühn bis England und in die Ostsee fuhren, um Zinn und Bernstein einzuhandeln, im Mittelmeere große Flotten von Drei- und Fünfruderern, wahre Meisterstücke der antiken Schiffsbaukunst, gewaltige Seeschlachten schlugen, welche das Schicksal von mächtigen Reichen entschieden, während die Kelten England eroberten und einer ihrer Stämme, die Veneter an der Mündung der Loire, zu Wasser kaum von Cäsars Flotten überwunden werden konnten, waren unsere Vorfahren an der Nordseeküste von der Ems bis zur Elbe soweit in der Schiffahrt zurückgeblieben, daß sie sich zum Uebersetzen der Flüsse und zum Fischen nur primitiver Kähne bedienten, die aus mit Feuer ausgehöhlten Baumstämmen bestehend kaum mehr als zwei oder drei Menschen zu fassen vermochten.

Von den an den Zuflüssen der Nordsee sitzenden germanischen Völkerschaften, den Kaninefaten und Bructerern, zu beiden Seiten der Ems, der Kauken zwischen Weser und Elbe, hatte bis zur Ankunft

der Römer unter Drusus, ein Jahrzehnt vor unserer Zeitrechnung, trotz ihrer wilden todesverachtenden Tapferkeit niemand sich auf die Wogen des Meeres gewagt. Nur die westlicheren Friesen und die auf den holländischen Inseln angesiedelten Bataver, die näheren Nachbarn der Kelten, waren mit diesen weiter vorgeschritten und etwas besser mit dem Meere vertraut, und die Suionen in Dänemark und Schleswig-Holstein, wohl Nachkommen der Cimbern, aber jedenfalls germanischen Stammes, versuchten nach Berichten von Tacitus bereits in widerstandsfähigeren Schiffsgefäßen den Unbilden ihrer heimischen Gewässer entgegenzutreten.



Römischer Einruderer. (Dromon.)

Als Drusus 15 Jahre vor Chr. das Werk seines Großvaters Cäsar fortsetzte, das empörte Gallien und die linksrheinischen germanischen Stämme, die Usipeter, Teuchterer und Belger niederwarf, um die Provinzen Ober- und Niedergermanien für Rom zu gewinnen, beabsichtigte er auch das rechtsrheinische Germanien zu unterjochen und versuchte von der Nordseeküste aus in dasselbe einzudringen.



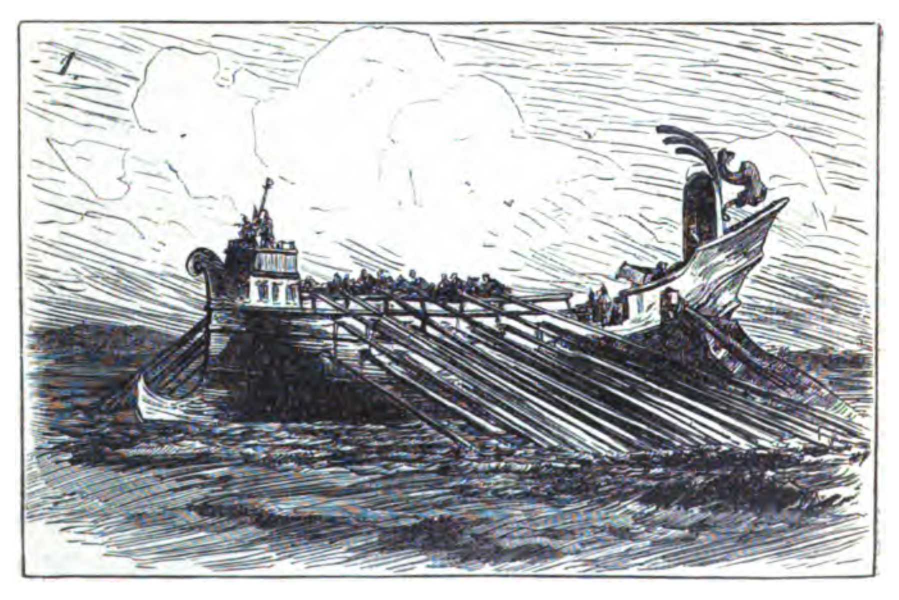
Römische Bireme. (I. Jahrhundert.) Römischer Zweiruderer.

Er ließ zu diesem Zwecke am Niederrhein mit Hilfe der befreundeten Bataver, welche sich ohne ernsteren Kampf ihm angeschlossen, eine Flotte bauen, die nach römischem Vorbilde aus Zwei- und Drei-Ruderern bestand.

Er mußte aber bereits zu der Erkenntnis gelangt sein, daß eine

längere Seefahrt in unseren Gewässern für seine Schiffe bedeutend größere Gefahren bringe, als im Mittelmeere und wagte nicht, die weite Strecke von der Mündung des Rheins bis zur Elbe zurückzulegen.

Zu ihrer Kürzung ließ er deshalb ein Riesenwerk, die Verbindung des Rheins mit der Yssel und dem Zuider-See durch einen Kanal herstellen, der noch heutigen Tages die Drususvaardt heißt. Dadurch kürzte er nicht nur den Weg bedeutend ab, sondern seine Schiffe fanden auch zwischen den vorliegenden friesischen Inseln und dem Festland bei schlechtem Wetter Schutz gegen Sturm und See. Es war Spätsommer, die beste Jahreszeit in unseren nordischen Gewässern, und er gelangte ohne Unfall bis zur Insel Borkum, die er eroberte. Diese muß damals wohl bedeutend größer und bevölkerter gewesen sein, als gegenwärtig, da eine Landung sonst kaum gelohnt hätte, und er lief dann in die Ems ein.



Römischer Dreiruderer.

Die an der Ems sitzenden Bructerer entschlossen sich, den Römern Widerstand zu leisten und die Flotte anzugreifen. Wenn sie dadurch auch kühnen Mut an den Tag legten, handelten sie jedoch ohne



Kampf der Bructerer gegen Römische Triremen.

jede Ueberlegung und folgten nur ihrer rohen Tapferkeit. Sie dachten nicht daran, daß ihre niedrigen Einbäume, die sie als alleinige Fahrzeuge besaßen, sich in keiner Beziehung mit den hochbordigen Schiffen der Römer messen konnten, daß die Tausende der auf ihnen eingeschifften Legionssoldaten ihnen nicht nur weit an Zahl, sondern auch ebenso an Schutz- und Trutzwaffen überlegen waren.

Mit einigen Hundert ihrer zusammengebrachten gebrechlichen Nachen steuerten sie, angefeuert durch ermunternde Zurufe ihrer am Ufer versammelten Frauen, auf die feindliche Flotte zu, doch nur zu bald sollten sie bitter erfahren, daß sie ohnmächtig gegen die Römer waren.

Ein Hagel von Pfeilen und Wurfgeschossen empfing sie mit Tod und schwerer Verwundung. Trotzdem ließen sie sich nicht zurückschrecken, sondern legten sich an Bord der Triremen. Doch sie mußten von unten in die Höhe kämpfen; ihre Spieße verfehlten entweder das Ziel oder wurden von den Schilden der Römer aufgefangen, oder blieben in den Bordwänden stecken, während die feindlichen Wurfspieße mit großer Wucht die dünnen germanischen Holzschilder durchschlugen. Vergebens suchten sie die hohen Schiffswände zu erklimmen, überall wurden sie zurückgestoßen, ihre ungeschützten Körper von den feindlichen Waffen durchbohrt und die blutigen Leiber stürzten in die Fluten der Ems, um von ihnen in den Ocean getragen zu werden.

Unter solchen Umständen konnte der Kampf nicht lange währen, sehr bald wurde die größte Zahl der Angreifer vernichtet. Vom Ufer her waren die Frauen Zeugen des unglücklichen Ausganges; ihre ermunternden Zurufe wandelten sich in laute Klagen und Wehegeschrei und den Männern sank der Mut. Die Wenigen, welche dem Gemetzel entgangen, wandten sich zur Flucht, und verschwanden mit den Ihrigen in den dichten Wäldern, welche die Ufer besäumten.

Drusus ließ sie nicht verfolgen, aber als er andern Tages landete, schickten die Ueberwundenen Gesandte und baten demütig um Gnade. Sie mußten Geiseln stellen, schwere Buße zahlen und wurden den Römern unterthan.

Drusus wandte sich nun gegen die Kauken, um sie ebenfalls zu unterjochen, aber es scheint, daß er plötzlich anderen Sinnes gewor-

den, denn die alten Schriftsteller erwähnen nichts von Kämpfen. Dagegen erzählen sie, daß seine Schiffe auf dem Wege zur Weser durch die Flut plötzlich auf das Trockene geworfen und nur durch Hilfe der mehr seegewohnten und als Fußtruppen von ihm mitgenommenen Friesen wieder abgebracht seien. Dieser Vorfall mag eine Warnung für ihn gewesen sein, in der tückischen Nordsee seine Flotte nicht weiter auf das Spiel zu setzen und sich dadurch einer gesicherten Rückzugslinie zu berauben. Da überdem der Winter nahte, und mit ihm Stürme zu erwarten waren, schiffte er die Legionen wieder ein und führte sie ohne weiteren Unfall zum Rhein zurück, um sich danach nach Rom zu begeben, während die Truppen ihre Winterquartiere bezogen.

In den nächsten Sommern kämpfte er zu Lande gegen bereits unterworfene aber wieder empörte germanische Stämme, und ging im Jahre 9 v. Chr., nachdem er die Chatten in blutigen Kämpfen niedergeworfen, über die Weser bis an die Elbe, die er aber nicht überschritt. Wie Cassius Dio in seiner römischen Geschichte erzählt, soll er, nachdem er Trophäen am westlichen Ufer errichtet, von dem Uebergange durch die Erscheinung eines germanischen Weibes von außergewöhnlicher Größe abgehalten worden sein, das ihm mit den Worten entgegengetrat: „Wohin willst du, unersättlicher Drusus? Das Geschick hat dir nicht bestimmt, alles dieses zu schauen. Ziehe hin, denn deines Lebens Ende ist nahe herbeigekommen."

Und unmittelbar danach erfüllte sich auch die düstere Prophezeihung. Der junge, ruhmreiche, allgemein beliebte und von seinem Heere vergötterte Feldherr stürzte mit dem Pferde und starb nach dreißigtägigem Krankenlager, tiefbetrauert im ganzen römischen Reich, in den Armen seines schleunigst herbeigeeilten Bruders und späteren Kaisers Tiberius, der die Leiche nach Rom geleitete. Drusus erhielt für sich und seine Nachkommen den Ehrennamen „Germanikus".

Im folgenden Jahre hatte Tiberius die wieder empörten germanischen Stämme abermals zur Ruhe zu bringen, doch diese währte nicht lange. Schon im Jahre 4 v. Chr. mußte er von neuem den Oberbefehl übernehmen und drang siegreich mit Heer und Flotte bis zur Elbe vor. Dann herrschten eine Zeit lang scheinbar friedliche Zustände, doch eben nur die Stille vor dem Sturm. Arminius einte

die Germanen und vernichtete im Jahre 9 nach Christo drei Legionen des Varus in der Schlacht im Teutoburger Walde.

Zwar rächte im Jahre 15 Drusus, der Sohn des Germanikus, die furchtbare Niederlage, allein seine eigenen Verluste, sowohl zu Lande wie zu Wasser, waren so groß, daß fortan die Römer die Bezwingung des inneren Germaniens aufgaben und sich mit der Rheingrenze für ihre Herrschaft begnügen mußten. Arminius hatte Deutschland für immer von den Eroberern befreit.

Drusus Germanikus war mit 80,000 Mann in Deutschland eingedrungen, teils zu Lande vom Rhein aus, teils zu Wasser. Er hatte nicht weniger als 1,000 Schiffe bauen und damit einen Teil seiner Legionen nach der Ems führen lassen.

Als er sich zurückziehen mußte, ließ er eine Legion sich auf dem Landwege in die Winterquartiere begeben, er selbst aber schiffte sich mit den übrigen auf der Flotte ein, um zur See die Fahrt nach der Rheinmündung zu machen. Doch ihn begleitete nicht das Glück seines Vaters auf diesem Wege, und die Flotte wurde von furchtbarem Unheil heimgesucht, dem er für seine Person nur mit äußerster Not entging.

Tacitus schildert das Ereignis in seinen Annalen folgendermaßen:

„Zuerst rauschte die ruhige Fläche unter den Ruderschlägen der tausend Schiffe und kräuselte sich, von ihren Segeln durchzogen. Bald stürzte aus einem schwarzen Wolkenball Hagel herab; zugleich benahmen die Wogen, die ohne bestimmte Richtung von verschiedenen rings hereinbrechenden Stürmen aufgeregt wurden, die Aussicht und erschwerten das Kommando. Der Soldat, der voll Angst war und nicht wußte, wie es auf der See zugeht, hinderte, indem er den Seeleuten im Wege stand oder ihnen zur Unzeit half, die Sachverständigen in ihrem Dienste.

Am Himmel und auf dem Meere entfaltete dann ungehemmt der Südwind seine Macht. Durch Germaniens schwellende Berghöhen, seine tiefen Flüsse, durch unermeßliche Wolkenmassen verstärkt und grausiger durch des nahen Nordens eisige Kälte, riß er die Schiffe mit sich fort und schleuderte sie zerstreut hinaus in die Weite des Ozeans oder an Inseln, durch Felsufer oder Untiefen bedrohlich.

Als sie bei diesen mit Mühe vorbeigekommen waren, sprang die Flut ein und folgte dem Zuge des Windes. Da war es unmöglich,

fest am Anker zu bleiben, unmöglich, die einstürzenden Wellen auszuschöpfen. Pferde, Lasttiere, Gepäck, selbst Waffen wurden über Bord geworfen, um die Schiffsgefässe zu erleichtern, die von den Seiten Wasser durchließen und überdies von den Wogen überflutet wurden.

Um wie viel der Ozean gewaltiger ist, als andere Meere, um wie viel Germanien andere Länder an Rauheit des Klimas überbietet, um so viel überstieg jenes Unglück alles durch Neuheit und Größe. Feindliche Gestade ringsum, und ein Meer so weit, daß man glaubt, es sei der Welt Ende und von keinem Lande begrenzt.



Untergang der Flotte des Drusus Germanikus.

Ein Teil der Schiffe ging unter, die Mehrzahl ward an ziemlich entlegene Inseln verschlagen, und der Soldat, da keine Menschen dort wohnen, vom Hunger hingerafft, während nur tote Pferde, die das Meer gerade dort auswarf, das Leben Einzelner kärglich fristeten. Nur des Drusus Trireme lief das Land der Kauken an. Jene ganze Zeit durchirrte er Tag und Nacht die Felsen und Vorsprünge der Küste und rief, er sei Schuld an solchem Verderben; kaum hielten ihn seine Freunde zurück, in demselben Meere den Tod zu suchen.

Als endlich die Flut ablief und der Wind günstig wurde, kehrten

einige schwer beschädigte Schiffe zurück, von wenigen Ruderern oder durch Kleidungsstücke, die statt der Segel dienten, getrieben, einige auch von besser bewehrten geschleppt. Eilig ließ Drusus sie ausbessern und schickte sie aus, die Inseln zu durchsuchen. Durch diese Fürsorge wurden die Meisten zusammengebracht, viele brachten die Angrivarier, die sich kurz zuvor ergeben hatten, wieder; sie hatten sie von den Binnenstämmen losgekauft.

Einige waren nach Britannien verschlagen und wurden von den dortigen Stammkönigen zurückgeschickt. Je nachdem sie weit fortgewesen waren, erzählten sie nun Wunderdinge von gewaltigen Wirbelwinden, von unbekannten Vögeln und Seeungetümen, von halb tierischen, halb menschlichen Gestalten, mochten sie dergleichen wirklich gesehen oder aus Furcht zu sehen geglaubt haben."

So weit Tacitus. Die Schilderung klingt zwar sehr romantisch, aber nimmt man sie etwas näher unter die kritische Lupe, so enthält sie sowohl vom seemännischen, wie vom geographischen Standpunkte aus verschiedene Irrtümer.

Unzweifelhaft muß die Flotte, wie die von Drusus' Vater ihren Weg zwischen Festland und den friesischen Inseln genommen haben, denn da Tacitus betont, der Wind sei von Süden gekommen und durch die Berge und Flüsse Germaniens noch sehr verstärkt, so wäre eine Strandung der Schiffe unmöglich gewesen, hätten sie sich außerhalb der Inseln befunden; sie wären dann unbedingt nach Norden in die freie See hinausgetrieben. Mit Südwind kann aber, auch wenn er schwer ist, zwischen Inseln und Land nur wenig Seegang stehen und das Scheitern so vieler, dem Anscheine nach geankerter Schiffe ist nur dadurch erklärlich, daß ihre Bauart sehr viel zu wünschen übrig gelassen hat.

Ferner kann Drusus nicht zwischen den Felsen umhergeirrt sein, denn Felsen gibt es außer bei Helgoland, das aber hier nicht in Frage kommen kann, weder auf den friesischen Inseln noch an der Küste. Auch die Bemerkung über die Angrivarier muß ein Irrtum sein, oder auf verdorbenem Texte beruhen. Diese saßen in der Gegend von Minden zu beiden Seiten der Weser. Wie sollten sie dazu gekommen sein, Mannschaften, die 30—40 Meilen weiter nördlich an den unbewohnten Inseln gescheitert waren, von den Binnenstämmen losgekauft zu haben. Möglicherweise sind Friesen gemeint.

Wie die Sachen sich aber auch verhalten haben, soviel ist sicher, daß die Schiffe nach römischer Bauart, wenn dieselben gegen die Modelle des Mittelmeeres auch schon verschiedene Verbesserungen erfahren haben mochten, unsern Gewässern mit ihrer, namentlich in der Nähe des Landes krappen und kurzen See und ihren plötzlichen schweren Böen, durchaus nicht gewachsen waren. Dies schienen auch die Römer nach dem großen Unglück selbst einzusehen, denn sie wagten es später nicht wieder, einen Seezug nach den germanischen Nordküsten zu unternehmen, sondern hielten sich an den Rhein- und Maaß-Mündungen oder in den ruhigen Gewässern des englischen Kanals.

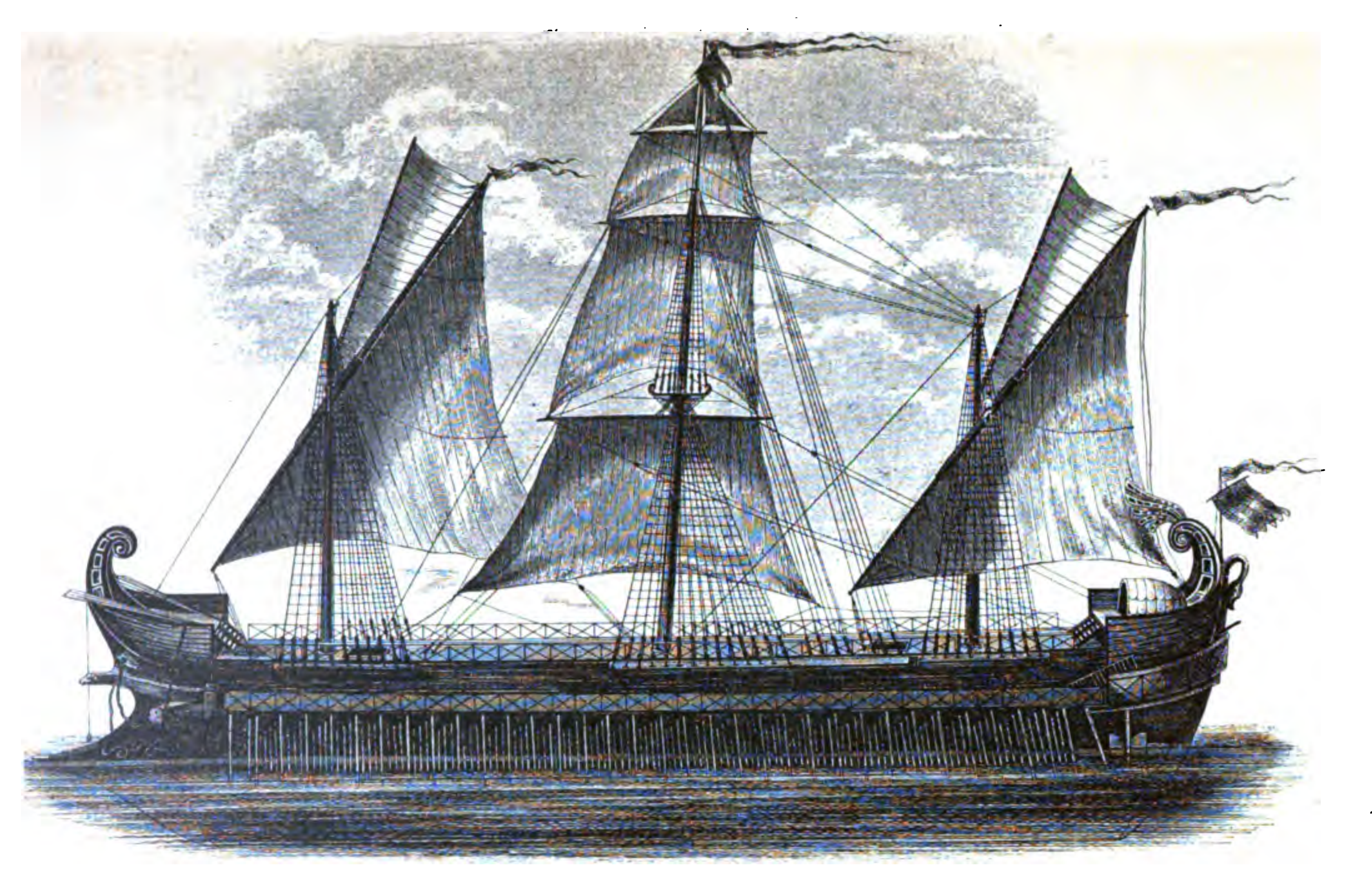
Was wir über diese Schiffe wissen, ist leider nur wenig und beschränkt sich auf Allgemeinheiten, die uns auch nicht annähernd ein Bild geben können. Tacitus in seinen Annalen ist der einzige Schriftsteller, der ihrer Erwähnung thut. Er sagt von ihnen, daß die Legaten Silius und Cäcina von Drusus zu Leitern des Schiffbaues bestimmt worden seien.

„Tausend Schiffe schienen hinreichend und wurden schleunig gefertigt; ein Teil kurz mit schmalem Hinter- und Vorderteil und weitem Bauche, um desto leichter die Wogen auszuhalten, einige mit flachem Kiele, um ohne Nachteil aufzulaufen, an denen auf beiden Enden ein Steuerruder angebracht war, damit sie, wenn man plötzlich die Ruder in entgegengesetzter Richtung einlegte, mit dem einen, wie mit dem anderen Ende anlaufen könnten; viele mit Verdecken, darauf die Wurfgeschütze fortzuschaffen, zugleich geschickt, Pferde oder Proviant zu führen; handlich zum Segeln, schnell zum Rudern, machte der Soldaten frischer Mut sie stattlich und zugleich furchtbarer."

Aus diesen Angaben läßt sich nicht viel machen; da jedoch Drusus' Schiff eine Trireme war, darf man annehmen, daß auch der größte Teil der Flotte aus solchen Fahrzeugen bestand, deren jedes bei ihrer Größe ein Paar hundert Soldaten aufnehmen konnte. Diese Triremen waren Schiffe von über 100 Fuß Länge bei 15—16 Fuß Breite, ein Verhältnis wie durchschnittlich bei unseren heutigen Dampfern, und mit 8—10 Fuß Tiefgang. Sie führten zwei Masten, die zum Niederlegen eingerichtet waren, wenn es zum Gefecht ging; sie konnten jedoch nur mit gutem Winde segeln und nicht lavieren. Dies verbot schon das obengenannte Verhältnis der Länge zur Breite von $6\frac{1}{2}:1$,

da ein Segelschiff nur kreuzt, wenn sich letzteres nicht über 4 : 1 erhebt. Bei ungünstigem Winde waren sie auf Rudern angewiesen und gebrauchten dann zur Fortbewegung 180—200 Mann. Ihre große Länge und geringe Breite erforderte auch einen starken Längsverband. In dem verhältnismäßig ruhigen Wasser des Mittelmeeres mit seinen Streichwinden, den zahllosen Buchten und Häfen, die seine Küsten bieten und in deren Nähe sich die Schiffahrt stets hielt, konnten die Fahrzeuge, wenn schlechtes Wetter und höherer Seegang drohten, leicht einlaufen und sie wurden deshalb weniger angestrengt. Bei den kurzen heftigen Wellen unserer nordischen Meere, den vielen Untiefen und Sandbänken, der Seltenheit von Schutzhäfen an unseren Küsten und den wechselnden Winden, lag die Sache jedoch ungünstiger. Die Schiffe wurden bedeutend mehr angestrengt und verlangten einen viel stärkeren Verband, sowie auch andere Formen. Daß es den römischen Schiffen an solchem Verbande fehlte, scheint aus der Bemerkung des Tacitus hervorzugehen, daß sie an den Seiten Wasser durchließen. Sie waren nicht stark genug gebaut, die beaufsichtigenden Legaten keine Sachverständige; sie kannten die Natur unserer Meere nicht, und wenn überdem in wenigen Monaten 1000 Schiffe hergestellt wurden, so lag es auf der Hand, daß es auch an der richtigen Sorgfalt beim Bau fehlen mußte. Ueberhaupt begann im Augusteischen Zeitalter der früher so hoch in Blüte gewesene Schiffbau in Verfall zu geraten, seitdem im Mittelmeere nach der Schlacht von Actium und nach der Vernichtung der gewaltigen Seeräuberflotte des Pompejus' Sohn Sextus seit Jahrzehnten allgemein Friede herrschte, und ersterer stand lange nicht mehr auf der hohen Stufe, wie zur Zeit der Griechenkämpfe mit den Persern und während des Peloponesischen Krieges.

Zu jenen Zeiten hatte die Schiffsbaukunst ihren Höhenpunkt erreicht und durch einen merkwürdigen Fund sind wir in die Lage gekommen, uns davon ein genaues Bild machen zu können. Dieser Fund bestand in unanfechtbaren geschichtlichen Dokumenten aus den Jahren 340—330 v. Chr., die in der Gestalt von einigen dreißig Marmorplatten bei Grundsteinlegung eines Magazins im Pyräus ausgegraben wurden und unter dem Namen „Attische Seeurkunden" bekannt geworden sind. Sie stellten sich als eine Rechnungsablage



Griechische Pentere. Aus Werner Atlas des Seewesens.

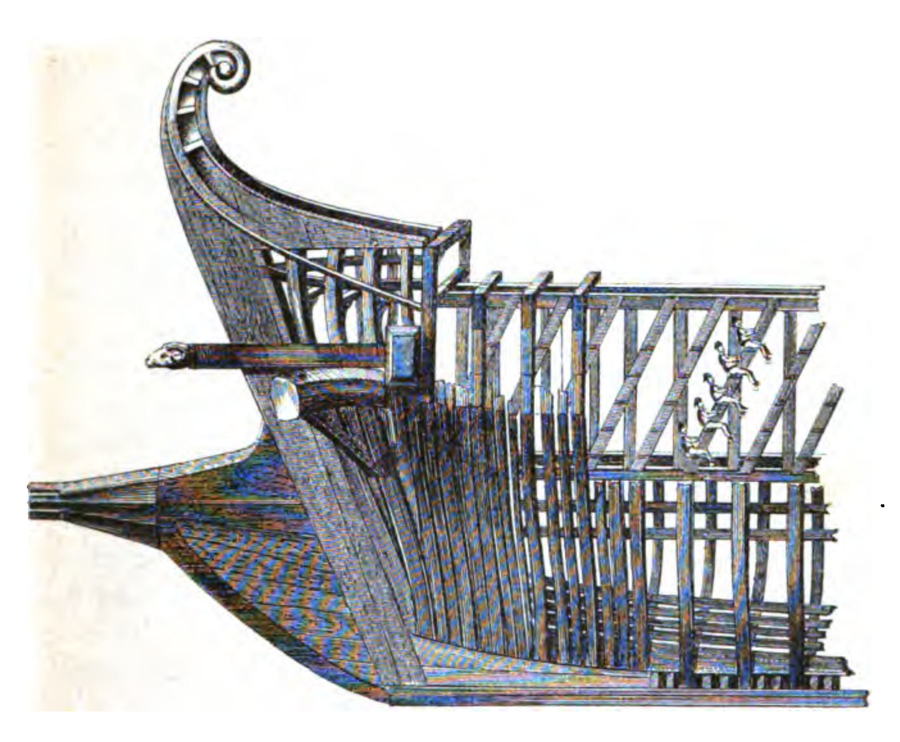
der Athenienſiſchen Kriegs-Werftbehörde an das Volk heraus, wurden durch Profeſſor B ö ck h entziffert, und ihre Angaben ſind ſo genau und erſchöpfend, daß es möglich geworden iſt, ein Atheniſches Kriegsſchiff der damaligen Zeit bis auf die geringſte Kleinigkeit zu rekonſtruieren. Es iſt dies auch durch Dr. Graſer mit einer P e n t e r e (einem Schiff mit fünf Ruderreihen über einander) geſchehen, die ſich im archäologiſchen Muſeum in Berlin befindet.

Schon ein flüchtiger Blick auf die äußere Erſcheinung der Pentere verrät den ungemein hohen Standpunkt der damaligen Schiffsbautechnik. Er zeigt ein Fahrzeug, das an Zweckmäßigkeit und Eleganz der Bauart, an Feinheit der Linien und an Symmetrie nichts zu wünſchen übrig läßt.

Der innere Bau iſt nach denſelben Grundſätzen durchgeführt, wie bei unſeren heutigen Holzſchiffen und die Takelage unterſcheidet ſich von der gegenwärtig noch im Mittelmeere gebräuchlichen wenig. Sie iſt den dortigen Witterungsverhältniſſen angepaßt, und die Segel laſſen ſich im Falle von plötzlichen Windſtößen ſchnell fortnehmen. Nur unſer Bugſpriet fehlt, aber dies war nötig, da die Taktik damals im Niederrennen der feindlichen Schiffe durch den Sporn beſtand, und der Stoß nicht durch ein Stück Bemaſtung, das über jenen hinausragte, abgeſchwächt werden durfte. Deshalb war auch der vordere Maſt ſo viel kürzer als der mittlere, weil er ohne Stütze des Bugſpriets, wie wir ſie haben, bei heftigeren Bewegungen des Schiffes leicht abgebrochen ſein würde.

Die Penteren, welche alle nach demſelben Modell gebaut wurden, beſaßen eine Länge von 168 Fuß bei einer Breite von 26, was ein ähnliches Verhältnis wie bei den Trieren von $6^1/_2 : 1$ ergiebt, ſo daß auch bei ihnen Lavieren unter Segel ausgeſchloſſen war. Ihr Tiefgang betrug $13^1/_2$ Fuß und ihre Tragfähigkeit oder Waſſerverdrängung 534 Tonnen (zu 1000 kg). Sie hatten 155 Ruderer an jeder Seite und die geſamte Beſatzung belief ſich auf 375 Mann, darunter jedoch nur 18 Seeſoldaten, da die Kämpfe hauptſächlich durch Spornſtöße entſchieden wurden und dazu vor allem das Geſchick der Ruderer im Manövrieren ausſchlaggebend war.

Schnelligkeit und Manövrierfähigkeit verſchafften den Sieg und deshalb boten die alten Völker alles auf, um dieſe Eigenſchaften ſich



Vorderteil einer Pentere ohne Plankenbekleidung.
(Aus Werner, Atlas des Seewesens.)

zu sichern. Außer der Kraft der Ruderer mußte dazu ein zweckmäßiger Bau und feiner Belauf der Linien ins Auge gefaßt werden und beides wurde in hohem Grade erreicht.

Die Schiffe hatten drei Decke; das untere schloß den Raum ab, in dem der nötige Ballast und die Vorräte aufbewahrt wurden, die Räume zwischen den beiden oberen Decken dienten zum Aufenthalte der Mannschaft. Sie waren in der Längsrichtung des Schiffes durch vertikale Wände von den auf Bänken sitzenden Ruderern getrennt und hatten Durchbrechungen, durch welche sich die Ruderer auf ihre Plätze begaben. Das obere Deck war nur so breit, wie das Schiff in der Wasserlinie und von einem Geländer umgeben.

Es ist eigentümlich, daß unsere modernen Kriegsschiffe zwei Einrichtungen den antiken Mehrruderern entlehnt haben. Erstens den Sporn und sodann das sogenannte Balanceruder. Bis jetzt bestand unser

Steuerruder aus einer Holz- oder Eisenkonstruktion, die vorn durch einen geraden Balken begrenzt wurde. Dieser bewegte sich mit Haken in Oesen des ebenso graden Hinterstevens oder bei einschraubigen Dampfschiffen des hinter der Schraube befindlichen Ruderpfostens. Die nach hinten ausgebauchte Fläche des Ruders, das Hack, giebt dann durch seine verschiedene Lage dem Schiffe die gewünschte Richtung, indem die durch die Fahrt des letzteren erzeugte Strömung gegen das mehr oder minder schräg gestellte Ruderhack drückt und dadurch das Hinterteil des Schiffes herumschiebt.

Das Balanceruder dreht sich jedoch nicht in Haken und Oesen, sondern um einen Zapfen, der unten in der Pfanne des nach hinten verlängerten Kiels ruht, und zwar so, daß etwa ein Drittel der ganzen Ruderfläche vor und die beiden andern Drittel sich hinter der Drehachse befinden. Dadurch erhält man erstens eine größere Ruderfläche und demgemäß mehr Wirkung, als nach der bisherigen Art und dann läßt sich das Ruder leichter drehen, weil das von der Strömung getroffene vordere Drittel mithilft.

Die antiken Schiffe hatten hinten an jeder Seite ein solches Ruder, die beide durch einen Mechanismus mit einander verbunden waren; bei uns ist nur eins in der Mittellinie vorhanden, unsere neuen Schiffe werden sämtlich damit versehen und dieses Beispiel gibt einen Beweis davon, wie ausgebildet und durchdacht die antike Schiffsbautechnik war, so daß wir sie teilweise zum Vorbild nehmen können.

Während nun das große Unglück ihrer Flotte die Römer einschüchterte und sie von der Nordsee verscheuchte, hatte es bei den germanischen Küstenbewohnern eine entgegengesetzte Wirkung, die auf den Gang der späteren Geschichte Deutschlands wie der ganzen Welt bis in die neueste Zeit eine ungeahnte Wirkung üben sollte.

Jene Stämme hatten durch die fremden Eroberer sehr viel Leid erduldet, waren ihrer Freiheit beraubt und in knechtische Abhängigkeit geraten, so daß sie der tiefste Haß gegen ihre Unterdrücker beseelte. Gegen die kriegsgewohnten und geschulten, von einem einheitlichen Willen geleiteten Römer vermochten sie zu Lande wenig auszurichten, alle ihre Empörungen waren von jenen niedergeschlagen, und sie zu

der Ueberzeugung gekommen, daß sie nach dieser Richtung ohnmächtig blieben.

Doch da faßte ein anderer Gedanke in ihnen Wurzel; ihre Feinde hatten ihnen selbst den Weg gezeigt, wie sie sich an ihnen rächen konnten. Es war das Meer, auf dem sie durch plötzliche Ueberfälle der römischen Küstenprovinzen Vergeltung üben und das geraubte Gut ersetzen konnten.

Es erwachte der seemännische Geist, der bis dahin unbewußt in ihnen geschlummert und der bestimmt war, die Zukunft Europas und der ganzen Welt zu beeinflussen.

Wie sie an dem Unheil, das über die römische Flotte bei den friesischen Inseln hereingebrochen, gesehen, daß deren Fahrzeuge für unsere nordischen Meere gänzlich ungeeignet waren, sagte ihnen ihr Verstand, daß ihre eigenen unvollkommenen Kähne ebensowenig dafür taugten. Die feindlichen Schiffe konnten sie nicht zum Muster nehmen; es galt, Formen und Bauten zu erfinden, die für ihre besonderen Verhältnisse paßten, und dies gelang ihnen in überraschend kurzer Zeit. Die alten Sachsen, unter welchem gemeinsamen Namen die germanischen Stämme der Nordseeküste zusammengefaßt wurden, zeigten sich bald als der Schrecken der gallischen und britannischen Küsten und die Römer mußten sehen, daß sie zur See an ihnen ihren Meister gefunden.

Bereits im Jahre 47 n. Chr. erfuhren sie es. Gannask, vom Stamme der Kaninefaten, den Nachbaren der Bataver, früher römischer Soldat bei den Hilfstruppen, dann Deserteur, unternahm an der Spitze von Kauken Raubzüge nach der Provinz Untergermanien, sowie nach den gallischen Küsten und verheerte dieselben mit Feuer und Schwert. Der neue Befehlshaber der Provinz, Corbulo, machte die ganze Rheinflotte gegen ihn mobil; es gelang ihm auch, einen Teil der Fahrzeuge zu vernichten und Gannask zur Flucht zu bewegen, aber er hatte doch so viel Furcht vor dem kühnen unternehmenden Manne, daß er einige Kauken bestach, ihn mit Gift aus dem Wege zu räumen.

Tacitus erwähnt die kaukischen Raubboote nur als leichte Fahrzeuge; Plinius sagt, es seien ausgehöhlte Baumstämme gewesen, die aber dreißig Mann gefaßt hätten. Das ist der Glaubhaftigkeit ein

wenig viel zugemutet und mit solchen Gefäßen kann man nicht so weite Fahrten über See unternehmen. Viel wahrscheinlicher ist es, daß dieselben aus mehreren Teilen zusammengebaut wurden, vielleicht der Kiel und das Bodenstück aus Holz, die Seitenwände aber und die Rippen aus Weidengeflecht und mit Fellen überzogen, wie alte britannische Schriftsteller die Fahrzeuge der Sachsen beschreiben. Jedenfalls haben die letzteren überraschend schnelle Fortschritte im Schiffsbau gemacht, wie aus einem im Nydamer Moor im Schleswigschen aufgefundenen seefähigen Boote unwiderleglich hervorgeht, das aus dem dritten Jahrhundert stammt, und auf das später noch zurückgekommen werden wird.

Auch die Picten und Skoten machten ihre Einfälle in das keltische Britannien mit Booten aus Weidengeflecht und Fellen, den sogenannten Korakels, die äußerst schnell waren, wie Kork auf dem Wasser schwammen und drei bis vier Mann fassen konnten. Bei ihrer Leichtigkeit ließen sie sich von einem oder zwei Mann über Land tragen und sie sind in Irland und Wales noch heutigen Tages in Gebrauch. Diese Boote mögen den Kauken als Modelle gedient haben und werden nur vergrößert sein, um statt drei, dreißig Mann fassen zu können. Möglicherweise haben sie auch schon Segel geführt, die ebenfalls aus Leder gefertigt wurden, obwohl den Germanen die Bereitung der Leinwand bekannt war, wenn man dieselbe auch nur zu Frauenkleidern verwandte, und sie sich für den Gebrauch als Segel nicht stark genug erweisen mochte.



Korakel.

Bei ihren Raubzügen nach den gallischen Küsten konnten sie auch die schon ziemlich vollkommenen seefähigen Fahrzeuge der Veneter kennen gelernt und sich dieselben in mancher Beziehung zum Muster genommen haben. Cäsar gibt von letzteren folgende Beschreibung, die ziemlich eingehend ist: „Ihr Boden ist flacher, als bei den römischen Schiffen, um sie bei Ebbe ohne Schaden auf dem Grunde aufsitzen zu lassen. Das Vorderteil ist sehr hoch und gerade in die Höhe gehend, ebenso das hintere, um den Wogen und Stürmen besseren Widerstand zu leisten. Der Rumpf des Schiffes besteht nur aus Eichenholz, um den Stößen und Angriffen des stürmischen Ozeans gewachsen zu sein. Die Ruderbänke bilden fußdicke Balken, die mit einzölligen eisernen Bolzen befestigt sind. Anstatt Kabeltaue gebrauchen sie für ihre Anker eiserne Ketten, und Häute sowie eine Art weichen Leders als Segel, weil sie entweder Segelleinwand nicht herzustellen vermögen, oder glauben, daß Felle besser als jene den stürmischen Winden gewachsen und geeigneter sind, um Schiffe von solcher Schwere und Tragkraft durch das Wasser zu treiben.

Bei einem Zusammenstoße unserer Flotte mit den Venetern war der Hergang folgender. An Manövrirfähigkeit und schnellem Befehl über die Ruderer waren wir im Vorteile; aber in anderer Beziehung auf Lage der Küste und auf stürmisches Wetter, war jener auf ihrer Seite und alles zu ihren Gunsten. Unsere Schiffe konnten die ihrigen wegen ihrer starken Bauart weder beschädigen, noch wir unsere Pfeile in sie hineinschießen, weil sie so viel höher aus dem Wasser lagen, als die unsern, und deshalb war es auch schwer, sie zu entern und zum Handgemenge zu bringen. Dazu trat dann noch, daß bei einfallendem Sturme sie denselben nicht allein besser abwettern konnten, als wir, sondern auch ruhig auf flaches Wasser laufen durften, ohne Besorgnis bei Ebbe auf den dortigen Untiefen wesentlichen Schaden zu leiden."

Die Römer konnten die Schiffe der Veneter nur dadurch bewältigen, daß sie Sensen an langen Stöcken befestigten, damit hinter die Takelage hakten und dann ihre Triremen abrudern ließen. Dadurch wurden die Taue zerschnitten, die Fahrzeuge konnten nicht weiter segeln und fielen ihnen in die Hände.

Wenn nun auch die Sachsen vorläufig nicht die feste Bauart der Veneter nachahmten, so nahmen sie gewiß sehr bald die Segel für sich an, da bei langen Touren zur See ihre Armkraft mit Rudern bald erlahmt sein würde. Jedenfalls steht es aber fest, daß sie erfanden, beim Winde zu segeln und zu lavieren, denn der Dichter Claudian läßt in seinem „De laudibus Stilich." II v. 254 Britannia sagen

Illius effectum curis, ne litore tuto
Prospicerem dubiis venturum Saxoni ventis,

daß der Sachse auch bei ungünstigem Winde zu fürchten sei.

Auch in der Edda geschieht dieser Erfindung Erwähnung, die von den Sachsen Jahrhunderte lang als Geheimnis bewahrt wurde.

Wenn Corbulo nun auch die Raubzüge der Kauken bis auf weiteres einschränkte, so erwuchs wenige Jahrzehnte danach den Römern zur See eine ernstere Gefahr.

Im Jahre 70 n. Ch. empörten sich die Bataver und die ihnen benachbarten Friesen und Kaninefaten. Sie waren lange Zeit Bundesgenossen der Römer gewesen, hatten ruhmvoll für sie gekämpft, wurden aber so schlecht von ihnen behandelt wie Sklaven und dadurch so erbittert, daß es nur eines geeigneten Anlasses bedurfte, um ihren Haß zum offenen Ausbruch kommen zu lassen.

Diesen Anlaß bot sowohl die Gefangennahme eines ihrer Anführer, Claudius Civilis und die Ermordung von dessen Bruder unter dem Verdacht der Empörung, wie eine rücksichtslose Aushebung, bei der die Römer ihrer Habgier die Zügel schießen ließen, indem sie Alte und Schwache zusammensuchten, um von ihnen Geld für die Freigabe zu erpressen, und sich noch viel schlimmere Schandthaten zu Schulden kommen ließen.

Civilis, vom königlichen Geschlecht der Bataver, ein kühner Mann von großer geistiger Gewandtheit, wurde auf Befehl des Kaisers zwar wieder freigelassen, war aber zu dem festen Entschlusse gekommen, die Gährung unter seinen Landsleuten zu benutzen, sich an ihre Spitze zu stellen und das Joch der Römer abzuschütteln.

Unter dem Schein eines Gelages berief er die Ersten und Entschlossensten seines Stammes in einen heiligen Hain und hielt an sie eine Ansprache, in der er mit zündenden Worten zunächst die Ehre

und den Ruhm schilderte, den die Bataver sich erworben und dann die Beleidigungen, Räubereien und die Knechtschaft schilderte, die sie zu erdulden hatten. Sie würden nicht als Bundesgenossen, sondern als Sklaven behandelt, man opferte sie den Präfecten und Centurionen, die, wenn sie mit Blut und Raub gesättigt seien, durch andere ersetzt würden, die neue Wege aufsuchten, um sich durch Raub zu bereichern. Jetzt stände die Aushebung bevor, durch welche Kinder von den Eltern, Brüder von Brüdern auf ewig getrennt würden. Nie habe die römische Macht mehr darnieder gelegen und nichts sei in dem Winterlager als Greise und Beute. Sie möchten nur die Augen aufschlagen und nicht zagen vor dem eitlen Namen der Legionen. Sie selbst aber hätten kräftige Männer zu Fuß und zu Roß, blutsverwandt wären ihnen die Germanen und Gallien teilte ihre Wünsche. Selbst den Römern wäre der Krieg nicht unwillkommen, seinen wirklichen Ausgang würden sie Vespasian beimessen; der Sieg sei aber unzweifelhaft.



Eroberung der Römischen Rheinflotte durch nächtlichen Ueberfall der Germanen.

Die uns von Tacitus aufbewahrte Rede machte einen gewaltigen Eindruck; alle stimmten dem Vorschlage bei und nach germanischer

Sitte ließ Civilis zur Bekräftigung ihres Vornehmens die Teilnehmer noch heimische Beschwörungsformeln nachsprechen.

Der Krieg begann mit unerhörter Wut. Ganze Cohorten der Römer wurden niedergehauen, Legionen gefangen genommen, ihre Präfecten und Centurionen ermordet, andere gingen zu Civilis über. Ein mit Letzterem verbündeter Kaninefat, Brinno mit Namen, ein Mann von unerhörter Kühnheit und edler Geburt überfiel mit seinen und den friesischen Genossen auf dem Seewege das Winterlager von zwei Kohorten, hieb die Besatzung nieder und plünderte jenes, während die von ihm bedrohten Kastelle von den sich in den oberen Teil der batavischen Insel zurückziehenden Römern selbst verbrannt wurden und sie die gefährdete Flotte in den Rhein einlaufen ließen. Diese wurde von den Kaninefaten angegriffen und sämtliche 24 Schiffe von ihnen genommen, während ein Teil auch freiwillig zu ihnen überging, da sich eine größere Zahl Bataver auf ihnen befand.



Schiff des Cerialis.

Cerialis, der das römische Heer befehligte, ließ die britannische Flotte zu Hilfe kommen, aber wieder waren es die tapferen Kaninefaten, die sie angriffen und den größeren Teil der Schiffe versenkten oder nahmen, während der kleinere sich in den Rhein rettete. Leider sagt Tacitus nichts darüber, auf welche Weise der Angriff erfolgte. Wahrscheinlich lagen die feindlichen Schiffe vor Anker und die Germanen überraschten sie.

Wenige Tage darauf erlitten die römischen Schiffe eine neue Niederlage. Sie lagen vor Anker, ohne die nötige Wachsamkeit zu

üben. Die Germanen wählten eine dunkle Nacht, ließen sich mit ihren Fahrzeugen stromabwärts treiben, und während ein Teil das unbewachte Lager der Römer erstürmte und alles niedermachte, warf sich ein anderer auf die Schiffe, enterte sie und zog sie an Ketten mit den eigenen Fahrzeugen fort. Die Angreifer hatten geglaubt, auch den Cerialis auf dem Schiffe gefangen zu haben, aber er hatte die Nacht außerhalb desselben zugebracht und entging ihnen auf diese Weise. Das Schiff selbst zogen sie, während sie mit den übrigen erbeuteten heimfuhren, die Lippe hinauf, um es ihrer gefeierten und göttlich verehrten Seherin Veleda zum Geschenk zu machen.

Noch eine Notiz über Civilis Flotte gibt Tacitus, als ersterer einen Kampf mit dem Reste der römischen Schiffe einzugehen sich anschickte: „Er bemannte, was er von Biremen hatte und alle die Schiffe, welche mit einer einfachen Ruderreihe vorwärts gebracht wurden. Dazu fügte er eine Menge Kähne, je dreißig oder vierzig ..." (Hier ist eine Lücke im Text, die wahrscheinlich mit „Mann haltend" auszufüllen ist.) „Die Ausrüstung, wie sie bei den römischen Schiffen üblich ist, dazu die genommenen Kähne, welchen bunte Zeuge statt der Segel dienten."

Der Kampfplatz sollte an der Moselmündung sein, aber es kam nicht zu einem ernsteren Seegefecht, und Civilis, dessen Absicht hauptsächlich war, die Zufuhr aus Gallien abzuschneiden, zog sich zurück.

Nach der Ermordung des Vitellius, des Rivalen von Vespasian um den Kaiserthron, erlosch der Krieg; Civilis wurde begnadigt, weil er angeblich nur für Vespasian gekämpft hatte, ebenso schlossen die empörten Germanen mit den Römern Frieden, und wie Civilis aus der Geschichte verschwand, hören wir auch Jahrhunderte lang nichts mehr von der Seeschiffahrt der Germanen, als daß sie bei dem nachmaligen Zusammenbrechen der römischen Macht ihre Raubzüge nach den gallischen Provinzen fortsetzten, ohne daß ihnen nachhaltig entgegengetreten werden konnte.

Weiter oben ist erwähnt worden, daß Tacitus eine kurze Bemerkung über die Schiffe oder vielmehr Boote der Suionen macht, aus der man schließen darf, daß diese schon um die Mitte des ersten Jahrhunderts ziemlich seefähig gewesen sind. Die betreffende Stelle lautet, wenn man sie mit seemännisch technischem Verständnis über-

setzt: „Die Suionen, mitten im Ozean, sind schon durch ihre Flotten mächtig. Die Gestalt der Schiffe hat das Unterscheidende, daß auf beiden Seiten ein Schnabel seine Spitze vorstreckt, der stets in Bereitschaft ist, nach vorn oder hinten Front zu einem Anrennen zu machen. Weder Segel nehmen sie zu Hilfe, noch versehen sie die Seiten mit festen Ruderbänken (wie bei den Römern). Diese waren lose, die Riemen (Ruder) frei und beweglich, so daß man sie nach Belieben vor- oder rückwärts gebrauchen konnte."

In Booten mit festen Ruderbänken kann man zwar auch rückwärts rudern, aber keineswegs mit derselben Kraft und Geschicklichkeit. Will man diese erzielen, so müssen die Ruderer sich mit dem Gesicht nach vorn statt nach hinten wenden, und dazu ist es nötig, daß die Ruderbänke versetzt werden, was die Römer nicht konnten, weil letztere bei ihnen fest waren und Tacitus in dem Verfahren der Suionen einen großen Vorteil erblickt.

Unter dem Namen Suionen verstanden die Alten die Bewohner der dänischen Halbinsel, also jedenfalls germanische Stämme, und es ist nur erstaunlich, daß die ihnen so nahe wohnenden Sachsen an der unteren Elbe, die Kauken, so wenig von deren seemännischen Fortschritten profitiert hatten; denn Vellejus erzählt, daß bei Ankunft des Tiberius an der Elbe im Jahre 5 v. Chr. ein alter Germane von vornehmer Abkunft vom jenseitigen Ufer allein in einem Einbaume zu den Römern gekommen sei, um Tiberius zu sehen und ihm seine Ehrfurcht vor der römischen Macht auszusprechen. Die Kauken müssen deshalb damals noch keine besseren Fahrzeuge besessen haben.

Wie bereits bemerkt schweigt nach Tacitus die Geschichte Jahrhunderte lang über das altgermanische Seewesen und wir erfahren nur, daß im Jahre 449 die Angelsachsen Hengist und Horsa auf drei Booten in England landeten, um dort sich allmälig die Herrschaft anzumaßen. Schon der Name Angelsachsen und Engelland deutet darauf hin, daß die Eroberer aus Schleswig-Holstein bezw. aus der dänischen Halbinsel stammten und also zu den von Tacitus erwähnten Suionen gehörten, wenn nicht ein Umstand, der weiter unten besprochen werden wird, dies höchst wahrscheinlich macht.

Zuvor verdient aber eine Thatsache Beachtung, die von ebenso großer Kühnheit wie außerordentlich seemännischer Begabung unserer

germanischen Vorfahren ein glänzendes Zeugnis gibt. Während der schrecklichen Verwirrung des römichen Reiches unter Aurelian im dritten Jahrhundert n. Chr. hatten die Germanen nicht nur wieder viele Einfälle bis tief in Gallien hinein gemacht, sondern Belger Bataver, Friesen und Kaninefaten, die unter dem Namen „Franken" zusammengefaßt wurden, sich in den atlantischen Ozean gewagt, Spanien heimgesucht, waren durch die Straße von Gibraltar gegangen und hatten Tarragona geplündert, ein Beweis, daß sie ihre Schiffe sehr vervollkommnet haben mußten, obwohl über deren Beschaffenheit uns nichts bekannt geworden ist. Als dann Probus Kaiser geworden war, ein Herrscher, der wieder Ordnung in den immer weiter abwärts gehenden Staat zu bringen suchte, verpflanzte er, um die römischen Provinzen von dieser Geißel zu befreien, große Massen aus den germanischen Küstenländern in der Nähe des Rheins nach Thracien. Der ungezügelte Drang nach Freiheit und die Sehnsucht nach der Heimat, der sie entrissen waren, trieb diese jedoch zu einem Wagestück, das unglaublich scheint, wenn es nicht von den verschiedensten Seiten als Thatsache bestätigt wäre.

Sie bemächtigten sich aller Schiffe, deren sie habhaft werden konnten, segelten durch das Mittelmeer, plünderten die Küsten von Griechenland, landeten in Afrika, wo sie freilich durch die in Karhago befindlichen römischen Truppen zurückgeschlagen wurden, schifften nach Sizilien, um Syrakus zu brandschatzen und kehrten dann durch die Straße von Gibraltar in ihre Heimat zurück.

Welchen Wagemut mußten diese Männer besitzen, aber auch zugleich, welcher seemännische Geist mußte in ihnen wohnen, um eine solche Tour von tausenden Meilen ohne Kompaß oder sonstige Hilfsmittel für die Schiffahrt der späteren Zeit zu unternehmen und glücklich zu Ende zu führen!

Die Schiffe, mit denen Hengist und Horsa in England landeten, nennt der britische Geschichtsschreiber Gildas longae naves secundis velis oder in sächsischer Sprache ciulae, also „lange Schiffe mit Segeln". Der Ausdruck „ciulae" hat sich bis heute noch bei uns in dem Worte „Kiel" erhalten, mit dem auch wohl, namentlich in poetischem Sinne, das ganze Schiff bezeichnet wird. Sonst erfahren wir aber nichts über diese Fahrzeuge und können nur schließen, daß

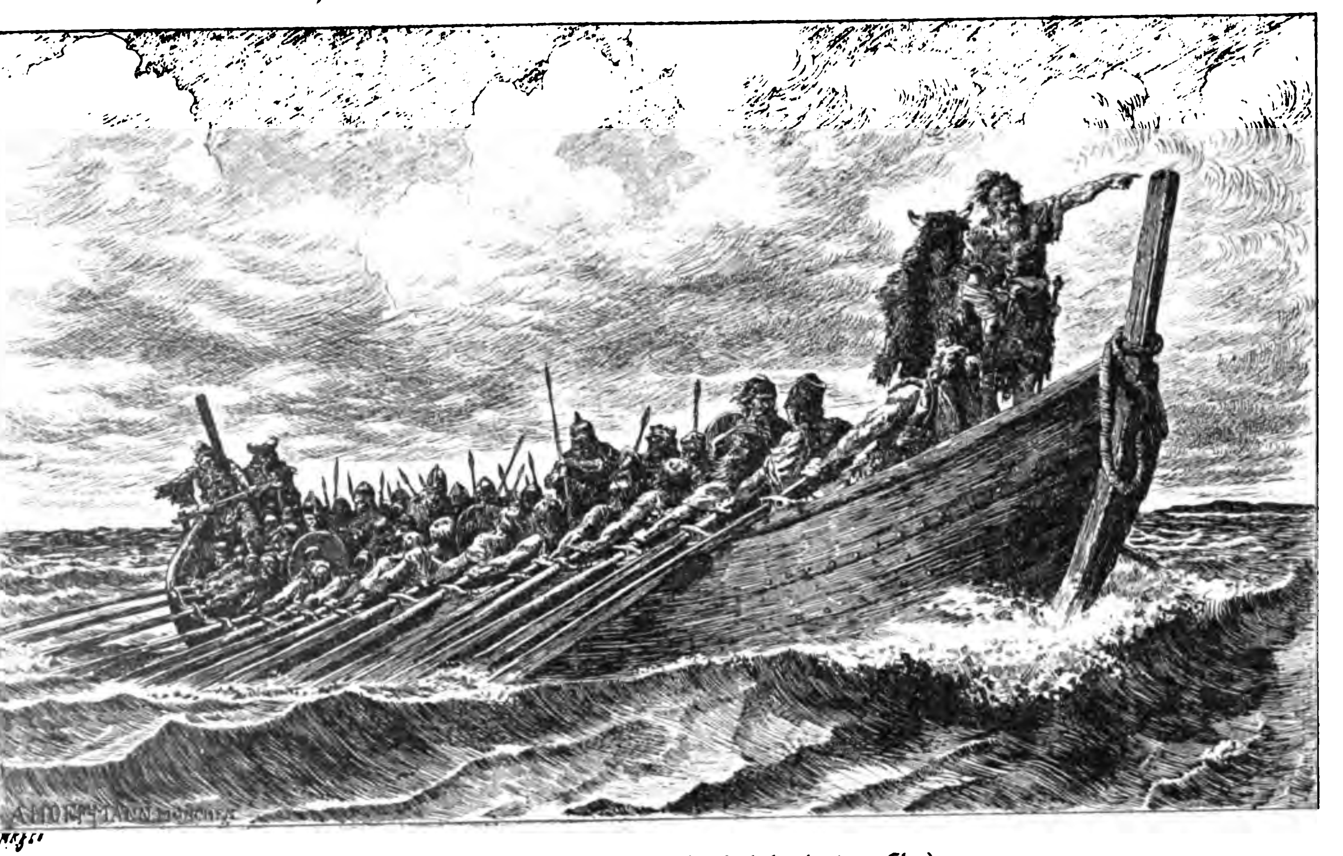
sie ziemlich groß gewesen sein müssen, da die beiden Brüder unmöglich mit weniger als mehreren hundert Mann zur Eroberung ausgezogen sein können.

Ein glücklicher Fund hat es jedoch seit der Mitte der sechziger Jahre ermöglicht, uns ein genaues Bild von dem Standpunkt des germanischen Seewesens im dritten Jahrhundert n. Chr. zu machen, indem 1864 im Nydamer Moor im Schleswigschen ein Boot ausgegraben wurde, das so gut erhalten war, um es in seiner ursprünglichen Form wieder herstellen zu können, und das im Kieler Museum aufgestellt worden ist. Es stammt also aus dem Lande der von Tacitus „Suionen" genannten Völkerschaften und entspricht auch sonst seiner Beschreibung von deren Schiffen; vorn und hinten spitz ohne Segel mit einem vorstreckenden Sporn an beiden Enden, mit losen Ruderbänken und „fertig, um nach Belieben vor oder rückwärts zu rudern und jedem Angriffe, komme er von hinten oder vorn, zu begegnen."

Der Bau des Bootes flößt uns aber zugleich hohe Achtung vor dem technischen und seemännischen Geschick unserer Vorfahren ein, die es verstanden, in so früher Zeit seefähige große Fahrzeuge mit den primitivesten Hilfsmitteln herzustellen, die den Unbilden unserer heimischen Meere gewachsen waren und noch jetzt in dem feinen Belauf der Linien und in anderen Beziehungen als Muster dienen können.

Das Boot, dessen merkwürdige Erhaltung seit 1600 Jahren wir der Torfschicht verdanken, in der es gebettet lag, hat die große Länge von fast 24 m bei einer größten Breite von 3,41 m, also ein Verhältnis von 7:1, wie bei den griechischen und römischen Mehrruderern, was darauf schließen läßt, daß es wohl mit günstigem Winde Segel benützen, aber wie jene nicht lavieren konnte. Da aber nicht die geringste Spur eines Mastes vorhanden war, so ist es nur ein Ruderboot gewesen, das längere Touren von Tagen über See ausschloß.

Wie aus einer Menge von Fundstücken und auch daraus hervorgeht, daß sich im Boden mehrere absichtlich gemachte Oeffnungen befanden, ist es nicht durch Zufall an jenen Ort gekommen, der damals noch eine Einbuchtung der Ostsee bildete, um erst, wie historisch nachweisbar, im 16. Jahrhundert durch einen Damm (wovon der Name „Nydamer Moor") von der See abgeschieden zu werden



Germanisches Raubboot. (3. Jahrhundert n. Chr.)

und dann zu vertorfen. Es ist vielmehr absichtlich versenkt worden und zwar höchst wahrscheinlich als Sarg eines Häuptlings oder zur Totenfeier eines solchen, dessen Leichnam möglicherweise verbrannt war oder der seinen Tod im Meere gefunden hatte, da keine Gebeine im Boote entdeckt wurden. Wohl aber lagen eine Menge Gegenstände sowohl in als neben dem Boote, Waffen, Aexte und andere Geräte, die sämtlich absichtlich unbrauchbar gemacht und nach ihrer Art gesondert waren. So wurden z. B. eine Reihe Schilder ausgegraben, die über einander lagen und durch deren Mitte eine Lanze gesteckt war, die sie am Boden festhielt, ebenso Gebeine von Pferden, deren Schädel die unverkennbaren Spuren von mehreren Schwerthieben zeigten, durch die sie getötet waren.

Alles das spricht unwiderleglich dafür, daß bei der Versenkung des Bootes keinerlei Eile herrschte, sondern daß dieselbe mit aller Ruhe vor sich ging, und man kann deshalb nur einen Totenkultus annehmen, um so mehr, als diese Art von Bestattung in Fahrzeugen noch ein halbes Jahrtausend später, bei den Wikingern, die doch auch germanischen Stammes waren, in ähnlicher Weise vor sich ging.

Das Boot ist ganz von Eichenholz gebaut und zwar klinkerweise, wie der technische Ausdruck für diese Bauart lautet, d. h. die Planken fassen übereinander, wie es bei kleinen Fahrzeugen noch heut zu Tage geschieht, aber obwohl man eiserne Schwerter, Aexte und Lanzenspitzen dabei fand, während andere Spitzen von Pfeilen aus Knochen bestanden, so beweist der Umstand, daß nur die Planken mit eisernen Nieten an einander befestigt waren, daß man sich zu jener Zeit bei den Suionen im Uebergang zur Eisenzeit befand und noch Mangel an diesem Metall herrschte. Man würde sonst sich unbedingt nicht die kolossale Arbeit gemacht haben, im Ganzen etwa 250 m Seitenplanken aus 12 cm dicken Hölzern bis auf 4 cm zu verdünnen, um die Klampen aus festem Holz stehen zu lassen, an denen die Rippen des Bootes mit Bast oder Leder festgebunden wurden. Hätte Eisen zu Gebote gestanden, so wäre durch Anbolzen der Planken an die Rippen unendlich viel Zeit und Mühe gespart und zugleich bessere Festigkeit des ganzen Gebäudes erzielt worden, was den praktischen Sachsen ganz gewiß bei Seegang willkommen gewesen wäre, wenn sie es hätten haben können.

Ja man hatte nicht einmal so viel, um Vor- und Hinterstern an den Kiel festzubolzen, auf deren Haltbarkeit beim Stampfen des Bootes so viel ankommt, sondern stellte diese Verbindung durch Holznägel her.

Die krummen Rippen bestanden aus gewachsenem Holz, wodurch man die Bearbeitung sparte und ebenso die Ruderklampen, die ebenfalls nicht genagelt, sondern auf dem obersten Bord mit Bast festgebunden waren. Die Bodenplanke, ein sehr gut erhaltenes und vorzüglich bearbeitetes Stück Holz, aus dessen Mitte der allerdings nur wenig hervorstehende Kiel trat, hatte nicht weniger als 14,5 m Länge; der Kiel sprang nur 2 cm vor. Sowohl dies, wie das Verhältnis von der Länge des Bootes zur Breite, und das Fehlen jeder Mastbefestigung sprechen dafür, daß es nur zum Rudern bestimmt war. Einige der Riemen (Ruder) lagen bei dem Boote, ebenso das Steuerruder. Erstere weichen in Gestalt wenig von den heute gebräuchlichen ab, letzteres ist dem der antiken griechischen und römischen ziemlich gleich. Wie diese wurde er hinten an der rechten (Steuerbord) Seite geführt, wo es an der obersten Bordplanke in einem Bast- oder Lederringe hing, in dem es sich leicht drehen ließ.

Das Fahrzeug hatte 14 Riemen auf jeder Seite, für seine Länge ziemlich wenig, aber nach dem feinen Schnitt kann man schließen, daß es schnell und leicht durch das Wasser gehen mußte. Seine Größe deutet darauf hin, daß es mindestens 60—80 Mann fassen konnte und wohl zu Raubzügen, — denn dies war damals ausschließlicher Zweck seegehender Boote — an den nächstgelegenen Küstenstrecken bestimmt war.

Man darf es deshalb als einen Vorläufer der sächsischen Ciulen betrachten, und es ist nicht zu bezweifeln, daß, wenn die alten Sachsen schon im dritten Jahrhundert aus sich selbst ohne fremde Muster so vorzügliche und große Boote geschaffen hatten, sie auf diesem Wege auch fortgeschritten sind und die Ciulen aus dem 5. Jahrhundert entsprechende Verbesserungen erfahren haben, auch größer gebaut und mit Segeln für längere Touren versehen worden sind. Es ist deshalb sehr wahrscheinlich, daß Hengist und Horsa mit ihren drei Schiffen mindestens 300 Mann, wenn nicht eine größere Zahl, mit sich führten, da es nach den Zeugnissen der alten Schriftsteller Gildas und Beda diesmal nicht auf einen bloßen Raubzug, sondern

auf Eroberung englischen Landes abgesehen war, nachdem die Brüder erfahren hatten, daß bereits vor 15 Jahren Britannien von den Römern als länger unhaltbar aufgegeben werden mußte.

Unter Diocletian war Carausius zum Befehlshaber der römisch-britannischen Flotte ernannt, um den Einfällen der Sachsen und Franken zu wehren. Er war schottischer Herkunft, und um sich seiner Treue zu versichern, gab ihm Maximinian den Titel eines Kaisers von Britannien. Sein Streben ging jedoch nach völliger Unabhängigkeit; er vermehrte Flotte und Heer, schlug die Angriffe der Picten und Skoten zurück und eroberte alles, was früher die Römer in Britannien besessen hatten, wieder, um es für sich zu behalten. Sein Plan ging indessen nicht in Erfüllung; er wurde vorher durch einen seiner Befehlshaber, Alectus, ermordet, der selbst den Thron bestieg, wenngleich er nur drei Jahre regierte und in einem Kampfe gegen die Römer fiel.

Bei der fortschreitenden Zerrüttung des römischen Reiches konnte dieses, wie bemerkt, Britannien nicht länger halten und mußte es sich selbst überlassen. Picten und Skoten erneuerten ihre Einfälle, und während der Kämpfe mit denselben bemächtigte sich der Kelte Vortiger der Herrschaft. Durch seine Grausamkeit machte er sich aber bei dem Volke sehr verhaßt und suchte sich durch Einwirkung fremder Truppen zu halten.

Nach sächsischen Quellen war er es, der Hengist und Horsa herbeirief. Mit Hilfe von deren Kriegern schlug er die Picten und Scoten zurück, behielt zu seinem Schutze die Sachsen bei sich im Lande und wies ihnen Aecker an. Hengist wußte sich bedeutenden Einfluß bei Vortiger zu verschaffen und ihn dahin zu bringen, daß noch mehr Sachsen eingeladen wurden, die dann in 18 Booten eintrafen. Dies erbitterte aber die Briten derart, daß sie Vortiger absetzten und seinen Sohn Vortimer zum Könige machten.

Derselbe soll nach englischen Quellen die Sachsen dreimal zu Lande und viermal zur See geschlagen haben, wobei Horsa fiel, so daß sie das Land verlassen mußten. Vortimer wurde indessen vergiftet, sein Vater wieder auf den Thron gesetzt und dieser rief abermals Hengist zur Hilfe, der aber mit einer solchen Masse Sachsen ankam, um als Eroberer aufzutreten, daß Vortiger fliehen und ihnen

den Süden von England überlassen mußte. Jetzt erhoben sich die Briten unter Aurelius Ambrosius gegen die Sachsen und sollen sie verschiedentlich geschlagen haben, wobei Hengist seinen Tod fand. Die sächsischen Chronisten erwähnen jedoch nichts von diesen Schlachten, wenngleich sie melden, daß Letzterer in einem Kampfe gefallen sei.

Die englischen Geschichtsschreiber stellen in Abrede, daß Vortiger die Sachsen zu Hülfe gerufen habe, sondern behaupten, sie seien auf einem Abenteurerzuge von selbst gekommen. Nach ihrer Schilderung ließ Vortiger sie vor sich bringen, betrachtete mit großer Verwunderung die beiden Brüder, die sich durch edle und schöne Leibesgestalt vor ihren Mannen auszeichneten, und fragte sie woher und was ihr Begehr. Da trat der Aeltere, Hengist vor und erwiederte: „Mächtiger König, wir stammen aus Sachsen, einem zu Germanien gehörigen Lande und sind gekommen, um Dir oder einem anderen Fürsten unsere Dienste anzubieten! Nach Sitte unserer Heimat sind wir ausgezogen, weil wir unserer zu viel waren. Es ist dort Gebrauch, daß in solchem Falle die Fürsten unserer Stämme die jüngeren Mannschaften zusammenrufen und es wird durch das Loos bestimmt, wer ausziehen soll, um Platz für die älteren zu schaffen. Die Du hier vor Dir siehst sind vom Loose getroffen, und wir zwei Brüder Hengist und Horsa zu ihren Führern ausersehen, weil unsere Vorfahren dieselbe Würde bekleidet haben. Aus Gehorsam gegen die geheiligten Gesetze unseres Landes sind wir dem Befehle gefolgt, in See gegangen und unter Wodans gnädiger Leitung hiehergekommen."

Sie traten dann in den Dienst des Vortiger, aber da sie sahen, wie groß, fruchtbar und milden Klimas das Land sei, faßten sie den Entschluß, für immer zu bleiben und sich des Landes zu bemächtigen. Sie schlossen Freundschaft mit Picten und Scoten und bekriegten die Briten, nachdem Hengist Ocho und Ebissa, zwei Häuptlinge, die mit 10 Schiffen die Orkaden verwüstet und sich auf der Westküste von Schottland niedergelassen, zu sich eingeladen hatte.

Damit war das Schicksal Britanniens entschieden, die Sachsen machten sich zu Herren des Landes.

„Jene drei Ciulen", sagt Barthold treffend in seiner Geschichte der deutschen Seemacht, „gezimmert aus deutscher Eiche, jene Sprößlinge Wodans mit ihrem seefahrtkundigen Gefolge, haben den Bil-

dungsgang der späteren Welt bedingt. An günstiger Meeresküste brachten unsere Altsachsen den Drang ihrer Natur zur vollsten Geltung, die ihnen die Heimat unerreichbar machte. Ohne den vorwaltenden sächsischen Bestandteil hätte das englische Volk nimmer die Herrschaft der Meere errungen."

Fast ein Jahrtausend lag nach Englands Eroberung durch die Sachsen der kühnwagende seemännische Geist in Deutschland in Schlummer. Für drei Jahrhunderte regte er sich dann mächtig in den Hansen, um freilich durch Ungunst der Zeiten, durch unsere religiöse und politische Zersplitterung wieder gelähmt zu werden, während England mächtig emporstrebte. Aber er war nicht für immer erstorben und ist jetzt wieder zu kräftigem Leben erwacht. Seitdem Deutschlands Völker geeint sich zu einem mächtigen Reiche zusammengeschlossen haben, und dessen Kriegs- und Handelsflagge auf allen Meeren weht, sind die Nachkommen der alten Sachsen sich ihrer Kraft wieder bewußt geworden, und sie beginnen mit dem stolzen Albion den Wettkampf auf dem Ocean mit Erfolg aufzunehmen. Noch bewegt er sich in friedlichen Bahnen, aber der gewaltige Aufschwung, den unser Handel und unsere Schifffahrt seit Begründung des Reiches genommen, während England darin still steht und zurückgeht, läßt voraussehen, daß der Kampf in absehbarer Zeit auf das politische Gebiet übertragen werden wird. Dann gilt es zu zeigen, wer der Herr des Meeres sein soll, und wie das deutsche Volk an Intelligenz, Fleiß, Ausdauer, Wissenschaft und geistiger Tiefe alle andern überragt, wie es 1870 die größere physische Kraft bewiesen hat, wird es auch aus dem bevorstehenden Kampfe als Sieger hervorgehen, wenn es sich selbst treu bleibt und auf der eingeschlagenen Bahn mutig weiterschreitet.



Die Wikinger.



Nachdem die Sachsen das Ziel ihres Jahrhunderte langen Strebens erreicht und England erobert hatten, schien es, als ob der seemännische Geist von ihnen gewichen sei. Man hörte nichts mehr von ihnen oder ihrer Schiffahrt und sie vergaßen im Genusse des neuen Besitztums mit seinem milden Klima und fruchtbaren Boden bei friedlichem Ackerbau die einstige Meeresheimat, auf der sie so lange Zeit eine große und gefürchtete Rolle gespielt hatten.

Aus dieser Ruhe wurden sie erst nach einigen Jahrhunderten, während derer die Geschichte ihrer fast gar nicht erwähnt, durch ein anderes Volk aufgestört, das ihnen stammverwandt, in ihre Fußstapfen trat, aber noch wilder und gewaltsamer als dereinst sie selbst, seine Raubfahrten zur See über die ganze Ost- und Nordsee ausdehnte,

mit seinen Drachenschiffen alle erreichbaren Küstenländer plünderte und verheerte und gegen das Ende des 8. Jahrhunderts auch die englischen Küsten, die sich 300 Jahre lang stillen Friedens erfreut, heimzusuchen begann.

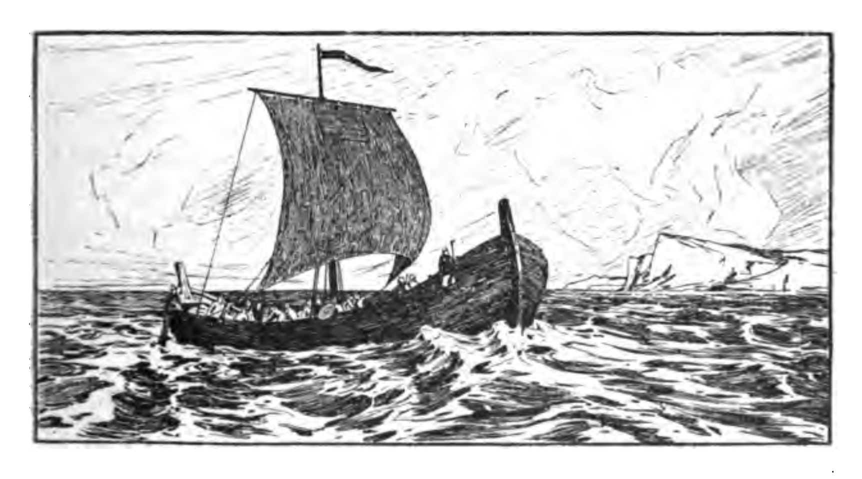
Es waren dies die Wikinger, die germanischen Stämme der Dänen und skandinavischen Nordmänner, die Tacitus unter dem Namen der Suionen zusammenfaßt, deren seemächtige Fahrzeuge er schon damals rühmt, und deren von romantischem Lichte umflossene Thaten unter ihren Meerkönigen vielfach sowohl in der Edda wie in späteren Gedichten verherrlicht sind, obwohl sie nur wüste Raubgesellen waren, deren Schritte Mord und Brand kennzeichnete. In England fanden sie einen ergiebigen Boden für ihre Unternehmungen vor. Dort hatte man die Erinnerung an die ruhmvolle Vorzeit so gänzlich vergessen, daß es weder Schiffe noch Seeleute gab und die Wikinger gegen das ohnmächtige Volk leichtes Spiel hatten.

Der dänische Heerkönig Gothrik überfiel auch im Jahre 808 die Obotriten in Mecklenburg, brachte sie unter seine Botmäßigkeit, wurde zwar von Karl dem Großen unschwer zu Lande überwunden, erschien dann aber wieder mit 200 Schiffen vor Friesland, um es zu verheeren. Als Karl ihm bei der Mündung der Aller in die Weser entgegentrat, wurde Gothrik ermordet und seine Mannen flohen, um längere Zeit die friesischen Küsten zu meiden. Karl der Große hatte seit dem Jahre 800 eine Flotte von tausend Schiffen zum Schutze seiner Flußmündungen und Küsten erbauen lassen, und fernerhin scheuten sich die Wikinger, sich mit ihnen zu messen, obwohl die Fahrzeuge nur Galeeren nach römischem Muster waren, die sich nicht über die Flußmündungen hinauswagen durften. Dagegen war ihre Rüstung durch einen Heerbann geordnet. Die freien Strandbewohner mußten auf die erste Kunde von der Annäherung des Feindes gewappnet herbeieilen, um die Schiffe zu besetzen, während die Barone als Führer zu erscheinen hatten.

Solchen Maßnahmen gegenüber sahen sich die ungeordneten Haufen der Wikinger im Nachteil und gaben die Angriffe auf die fränkischen Küsten auf, ebenso wie sie vorläufig noch die Altsachsen an Elbe und Weser verschonten, deren Ebenbürtigkeit zur See sie

fürchten mochten, wenngleich auch diese allmählich sich verringerte und hundert Jahre später die Wikinger nicht mehr abzuwehren vermochte. Dagegen warfen die Letzteren sich jetzt umsomehr auf das unverteidigte England und dasselbe hatte noch bis zum Regierungsantritte Alfred des Großen im Jahre 871 erschreckliches Unheil von ihnen zu erdulden.

Dann aber begann ein Umschwung; der junge mannhafte Herrscher sah ein, daß den Seeräubern, die mit der am Lande gemachten Beute schnell auf ihren Schiffen entflohen, nur auf dem Wasser beizukommen sei, ließ mit größter Energie eine zahlreiche Flotte bauen, weckte damit den längst entschwundenen seemännischen Geist seines Volkes wieder zu neuem Leben, und von diesem Zeitpunkt an beginnt England, ihn stets weiter auszubilden, um schließlich durch ihn sich die Meeresherrschaft zu erringen, fast die halbe Welt sich unterthan zu machen und sich zum reichsten Volke der Erde emporzuschwingen.



Wikinger Schiff des 8. Jahrhunderts.

Da Alfred im eigenen Lande die zur Schaffung einer Flotte nötigen Kräfte nicht besaß, ließ er see- und schiffbaukundige Friesen kommen. Dies Volk, das seit seinem ersten geschichtlichen Auftreten stets auf seinen meerumspülten Wohnplätzen festsitzen geblieben war, während die meisten übrigen germanischen Stämme durch die Völker-

wanderung von den ihrigen fortgerissen wurden, hatte Schiffbau und Schiffahrt im Laufe der Jahrhunderte vervollkommnet und trieb lebhaften Handel sowohl nach dem fränkischen Reiche, wie namentlich über See nach England, von dem auch das Christentum den Friesen gebracht wurde, wenngleich dasselbe ihren rauhen und abenteuerlichen Sinn nur wenig zu ändern vermochte und sich dieser noch über ein halbes Jahrtausend in ihnen erhielt. Sie vererbten ihren unternehmenden seemännischen und Handelsgeist auf ihre Nachkommen, die Niederländer. Diese wurden zur See Rivalen der Engländer, mit denen sie um die Herrschaft des Meeres kämpften, bis innere Zerrissenheit, Parteileidenschaften und Mangel an Opfermut ihre Thatkraft lähmten, sie von ihrem hohen Standpunkte herabsanken und im Anfange dieses Jahrhunderts endgiltig von England überwunden wurden, um sich nicht wieder zu erheben, ein Schicksal, das jede Nation erwartet, die sich nicht so stark zur See macht und erhält, um den errungenen Platz im Weltverkehr zu behaupten.

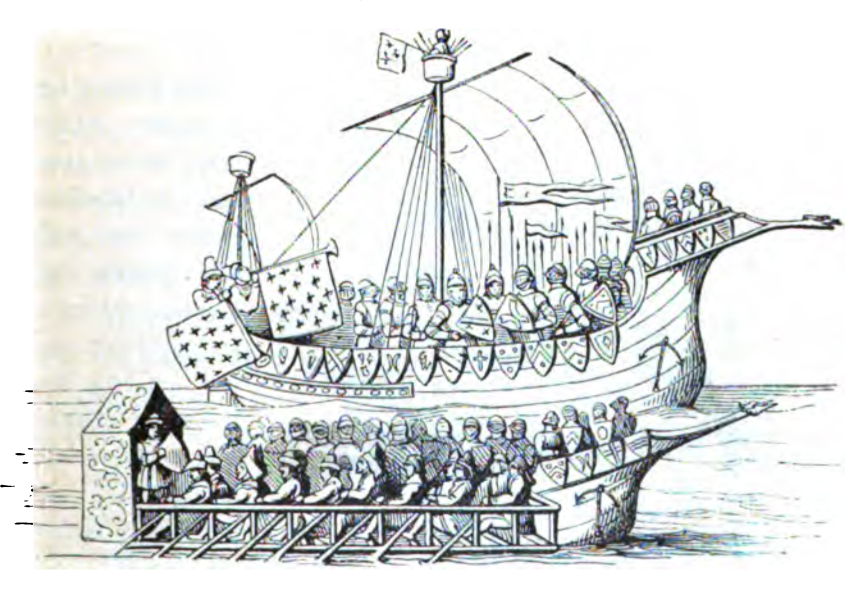
Alfred ersann eine neue Bauart der hauptsächlich zur Verteidigung, weniger zum Angriff bestimmten Schiffe. Abbildungen derselben sind nicht auf unsere Zeit gekommen: Wir wissen nur, daß es Galeeren und auch zum Segeln eingerichtet waren. Ein angelsächsischer Chronist beschreibt sie folgendermaßen: „Der König befahl, lange Schiffe zu bauen, welche doppelt so lang waren, wie die gewöhnlichen. Einige hatten sechzig Ruderer, andere noch mehr. Sie waren sowohl schneller als weniger dem Schwanken ausgesetzt, obwohl höher als die sonstigen. Sie waren weder nach Art der friesischen, noch der dänischen, sondern wie er glaubte, daß sie am meisten nützlich sein würden".

Die Friesen entledigten sich ihrer Aufgabe so gut, und Alfreds Ideen über die neue Bauart waren so richtig, daß bereits im Jahre 872, also ein Jahr nach seinem Regierungsantritt, die Wikinger an der neugeschaffenen und ebenfalls mit Friesen bemannten Flotte ihren Meister fanden und bei Summewik an der Küste von Dorsetshire geschlagen wurden.

Fünfundzwanzig Jahre später bestand die Besatzung der Schiffe nicht mehr lediglich aus Friesen, sondern großenteils schon aus Engländern, wenngleich die Befehlshaber noch dem ersteren Volke an-

gehörten. Als die Dänen unter ihrem Meerkönige, dem so sehr gefürchteten Hastings die Insel Wight und Devonshire verheerten, traten ihnen neun englische Schiffe entgegen, und wenn die Schlacht, in der des Königs Admiral der Friese Lucumon fiel, auch unentschieden blieb, wagte Hastings doch keinen weiteren Angriff, da er England auf dem Elemente, das er allein zu beherrschen glaubte, bedeutend erstarkt fand.

Alfreds Nachfolger traten in seine Fußstapfen. Edgar (959) war berühmt durch seine Seemacht; unter Etelred mußte jeder Unterthan, der über 300 Morgen Land besaß, statt Steuer ein Schiff bauen und England wurde fortan von den Wikingern gemieden.

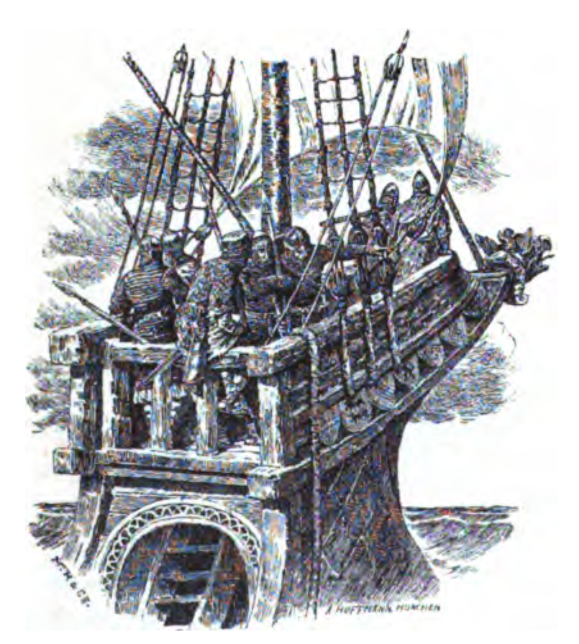


Schiffe Wilhelm's des Eroberers.

Dagegen warfen sich die Normannen aus Norwegen auf die jetzt weniger verteidigte fränkische Küste und erzwangen im Jahre 912 die Abtretung der Normandie von den schwächlichen Nachfolgern Karls des Großen, um, damit nicht zufrieden, angeblich in 3000 Schiffen mit 60,000 Rittern nach England überzusetzen, König Harald den Sachsen in der Schlacht von Hastings 1066 zu überwinden und damit das Land für sich zu erobern. Durch ein unglückliches Verhängnis konnte die englische Flotte nicht zur Stelle sein,

um die unerwartete Landung zu verhindern. Da die Schiffe Wilhelms des Eroberers zum größten Teile sehr klein waren, wären sie sonst von den Engländern sicher vernichtet worden.

Ein 200 Fuß langer Teppichstreifen, der in der Kathedrale von Bayeux aufbewahrt wird und von Wilhelms Gemahlin, sowie deren Hofdamen gestickt sein soll, enthält die Darstellung der Landung sowie der Fahrt über den englischen Kanal. Die beigegebene Abbildung zeigt eines der größeren Schiffe, während die kleineren mastenlosen, nur von Rudern getriebene galeerenartige Fahrzeuge waren, wie das ebenfalls beigefügte Bild darstellt, die es nur bei gutem Wetter und ruhiger See unternehmen durften, den Kanal bis England zu durchfahren.



Vorderteil eines Normanischen Schiffes.

Die Bauart der größeren Schiffe verrät schon ziemliche Seefähigkeit, obwohl sie noch sehr plump ist. Vorder- und Hinterteil ragen hoch empor, um dem Andrang der Wellen bessern Widerstand zu leisten. Die meisten Schiffe hatten einen, wenige zwei Masten, an jedem nur ein Segel und dem Anscheine nach nicht so eingerichtet, um lavieren zu können, sondern nur um mit günstigem Winde zu fahren. Dagegen sind Ruder auch vorhanden, die wie bei den Römern durch Löcher in den Seiten gesteckt wurden. Jedenfalls ist daraus zu entnehmen, daß das Seewesen der nordischen Völker seit der Zeit, als

das im Nydamer Moor aufgefundene, aus dem dritten oder vierten Jahrhundert stammende Boot gebaut wurde, außerordentlich geringe Fortschritte gemacht und 700 Jahre nahezu stillgestanden hatte.

Der Grund dieser seltsamen Erscheinung ist zum großen Teile gewiß in der Völkerwanderung zu suchen, welche vorhandene oder in der Entwicklung begriffene Kultur vernichtete oder hemmte, viele Errungenschaften auf geistigem Gebiete in Vergessenheit geraten ließ und Jahrhunderte lang den geistigen Fortschritt lähmte. Anders ist es nicht zu erklären, daß auch die nordischen Wikinger auf dem Standpunkte blieben, den sie bezüglich der Schiffahrt schon ungefähr vor einem halben Jahrtausend eingenommen, und daß sie in der ganzen Zeit für die Ausbildung jener fast nichts thaten. Ihre Gedanken waren nur auf Raub und Mord gerichtet, die Begier nach fremdem Gut, das sie sich mit ihren Drachenschiffen so leicht verschaffen konnten, ließ sie zwar zu kühnen, wagemutigen Männern werden, welche den Schrecken der See furchtlos entgegentraten, aber den mühsamen wenn auch friedfertigen Handel, der die Völker einander nähert und sie allmählig für eine höhere Kultur vorbereitet, verachteten sie, und so kam es, daß ihnen auch deren Fortschritte fern blieben.

Die Edda und die Sagas geben zwar romantische Beschreibungen von den Drachenschiffen, die uns eine hohe Meinung von ihnen beibringen könnten, aber wir sind seitdem durch den Augenschein belehrt worden, daß sich die Sache anders verhielt.

Gerade so wie wir durch das Auffinden des Nydamer Bootes eine genaue Kenntnis von dem Stande des germanischen Seewesens zu Ausgang des dritten Jahrhunderts erlangt haben und den verhältnismäßig hohen Standpunkt bewundern können, den der Schiffbau der alten Sachsen schon in so früher Zeit einnahm, hat uns in den letzten Jahrzehnten der Zufall begünstigt, durch Auffindung von verschiedenen Drachenschiffen aus dem neunten und zehnten Jahrhundert deren Bau bis in die Einzelnheiten kennen zu lernen:

Es ist geschichtlich verbürgt, daß die Wikinger Schiffe verschiedene Größe besaßen. Die Mehrzahl verdiente nur den Namen von Booten, da ihre Besatzungen mit ihnen nicht allein in die Mündung der großen Ströme und auf diesen tief in das Binnenland, sondern

ebenso in seichte Flüsse, die heute kaum für Elb- und Oderkähne schiffbar sind, drangen, und wenn ihnen der Rückweg versperrt wurde oder ein anderer Strom ihnen willkommenere Beute versprach, ihre Fahrzeuge viele Meilen weit über Land und durch unwegsame Gegenden schleppten, aber weiter war uns darüber nichts bekannt. Der einzige Schluß, den wir aus diesen unbestimmten Angaben zu ziehen vermochten, war, daß diese Fahrzeuge außerordentlich flachgehend und leicht sein mußten, um weit über Land fortgeschafft werden zu können. Es ist kaum anzunehmen, daß die Wikinger bei all ihrer Kühnheit in so gebrechlichen Booten größere Fahrten über See von ihrer Heimat bis zu den englischen und fränkischen Küsten ausgeführt haben sollten, sondern viel wahrscheinlicher, daß es die im ersten Abschnitte erwähnten, aus Weidengeflecht und Tierfellen hergestellten Korakels waren, die sie auf größeren Schiffen mit sich führten und welche ihnen die Mittel gaben, ohne weitere Schwierigkeiten auch weit in seichten Flüssen hinauf zu fahren.

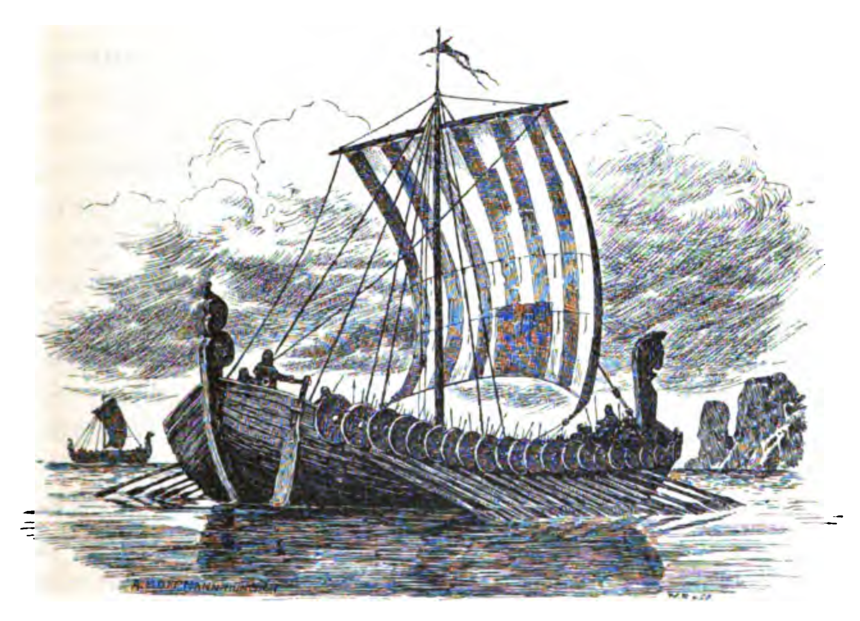


Kleines Wikingerschiff. (IX. Jahrhundert.)

Immerhin haben wir in bezug auf diesen Punkt nur Mutmaßungen, wenn dieselben sich auch der Wahrheit nähern mögen, dagegen hat uns die Ausgrabung eines großen Wikinger Schiffes im Jahre 1880 in der Nähe von Sandefiord an der Norwegischen Küste in den Stand gesetzt, uns ein richtiges Urteil über ihren Schiffbau zu bilden. Das Fahrzeug hat nach dem Befunde unzweifelhaft als Sarkophag für einen ihrer Häuptlinge oder Meerkönige

gedient, und darf man deshalb voraussetzen, daß es zu den größten gehörte.

Wie das Nydamer Boot in dem Torfmoor, so hat sich dieses in blauem Thon nahezu an 1000 Jahre so gut erhalten, daß alle Eigentümlichkeiten desselben klar zu Tage liegen, es in seiner ursprünglichen Form wieder hergestellt, und auch eine genaue Nachbildung vorgenommen werden konnte. Diese letztere wurde zur Weltausstellung nach Chicago über den Atlantischen Ozean gesandt, kam glücklich an und zurück und lieferte dadurch den Beweis, daß es ein vollständig tüchtiges Seeschiff war und die alten Wikinger sich wohl damit bis auf den Atlantischen Ozean wagen durften.



Wikinger Schiff, 10. Jahrhundert, bei Sandefiord ausgegraben.

Das betreffende Fahrzeug wurde zufällig in einem Hügel entdeckt, der im Volksmunde den Namen „Königshügel“ trug, weil in ihm ein König mit seinen Schätzen beigesetzt sein sollte. Seine Ausgrabung wurde unter sachverständiger Leitung des Vorsitzenden der norwegischen antiquarischen Gesellschaft, Herrn Nicolaysen in Christiania vorgenommen.

Dieselbe gelang in der gewünschten Weise und das ganze Schiff mit der in seiner Mitte aufgebauten Grabkammer wurde freigelegt, ohne daß es nötig war, es besonders abzustützen, da dies bereits mit starken und gut erhaltenen Balken durch die geschehen war, welche das Boot von der Küste hieher gebracht hatten.

Vier Fuß tief stand es in einem Lager von blauem Thon, mit dem auch so weit das Innere ausgefüllt war, und alle in demselben befindlichen Teile waren vorzüglich erhalten. Die Schicht darüber, welche durch Moos und Haselzweige von der unteren getrennt wurde, bestand aus einer Mischung von Thon und Sand. Die in ihr befindlichen Schiffsteile, wie z. B. die oberen Enden der beiden Steven und die oberen Plankengänge waren verfault, ohne daß dies jedoch gehindert hätte, das Boot in seiner ursprünglichen Form wieder aufzubauen.

Die überragende Grabkammer war dadurch vor Zerstörung bewahrt, daß das Gewicht der auf ihr lagernden Erdmassen sie umgebrochen und dadurch ebenfalls in den blauen Thon versenkt hatte.

Der Transport nach Christiania bot große Schwierigkeiten, weil der Weg zur Küste eng und voll Krümmungen war, indessen es gelang dadurch, daß man das Boot dort, wo bereits der Kiel gebrochen gefunden wurde, durchschnitt und es in zwei Teile zerlegte, deren größerer vorderer eine Länge von 14 m bei 5 m Breite hatte. Nach Ankunft an der Küste wurden beide Teile auf einen großen Prahm gesetzt und dieser durch einen Dampfer nach Christiania geschleppt. Dort stellte man das Boot an der Universität unter Dach und baute es in allen seinen Theilen wieder auf.

Nach den überkommenen Nachrichten war es von 700 bis etwas nach 1000 unserer Zeitrechnung bei den Wikingern ziemlich allgemeine Sitte, Tote, namentlich solche von hervorragender Bedeutung in Schiffen zu begraben und diesem Umstande verdanken wir die Auffindung sowohl des Sandefiord Schiffes, wie eines ähnlichen aus dem 8. Jahrhundert, das ebenfalls in Norwegen entdeckt wurde, aber sehr beschädigt war. Die Vergleichung beider mit dem Nydamboot liefert den Beweis für das weiter oben Bemerkte, daß während eines halben Jahrtausends im Norden nur sehr unerheb-



Schiffförmiges Grabdenkmal eines Wikingers.

liche Fortschritte im Schiffbau gemacht worden sind. Alle drei Boote, das Nydamer wie die beiden norwegischen haben, obwohl sie fünf bis sechs Jahrhunderte auseinanderliegen, ungefähr dieselbe Größe und dieselbe Bauart, nur sind die norwegischen etwas höher, breiter und zum Segeln eingerichtet, was bei dem Nydamer Boot nicht der Fall ist. Da bei letzterem die begleitenden Umstände der Auffindung unzweifelhaft ergeben, daß es ebenfalls als Sarkophag versenkt wurde, so ist anzunehmen, daß bei den Altsachsen die Sitte des Begrabens in Schiffen schon Jahrhunderte lang früher als bei den Wikingern üblich war und sie sich erst allmählich weiter nach Norden verpflanzt hat. Hier scheint sie sich, wo es vielleicht an Fahrzeugen mangelte und man die Toten einfach in die Erde legte, soweit geändert zu haben, daß man das Grab eines Wikingers wenigstens äußerlich durch rohe Nachbildung eines Schiffes aus Feldsteinen kennzeichnete, wie aus der obenstehenden Abbildung eines solchen, die in Norwegen mehrfach gefunden sind, hervorgeht.

Nach dem 10. Jahrhundert giengen jedoch die Fortschritte im Schiffbau etwas schneller vor sich, denn nach der Saga baute König Olaf Tryglavson ein Drachenschiff, das er „die lange Schlange" im Gegensatz zu einem einige Jahre zuvor erbauten nannte, welches „die Schlange" hieß, 35 m lang im Kiel und sehr hoch und breit war. Es trug auf dem Vorsteven einen Drachenkopf und der Hintersteven war zu einem Schwanze desselben geformt. Es hatte 204 Ruderer, von denen je acht einen Riemen bedienten, und die gesamte Besatzung belief sich auf 524 Mann.

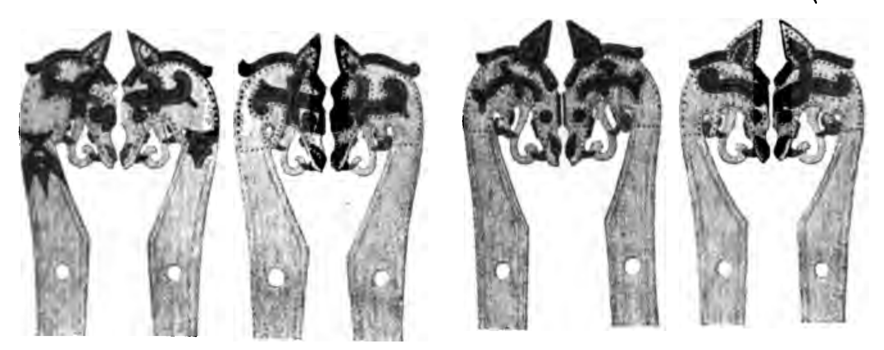
In den folgenden drei Jahrzehnten wird von einer ganzen Zahl ähnlicher Schiffe berichtet, die sämtlich außer Rudern auch Segel führten und natürlich müssen so große Gebäude auch den Schiffbau sehr gefördert haben.

Das Sandefiord Schiff hat eine größte Länge von nahezu 24 m bei einer Breite mittschiffs von 5,10 m und einer Tiefe von der obersten Plankenlage bis zum Kiel von 1,20 m. Die gewachsenen Rippen sind nicht im Kiel eingelassen, wie jetzt bei uns, sondern liegen auf demselben und sind durch eiserne Nägel mit ihm verbolzt. Beim Nydamer Boot sind nur eiserne Niete zur Befestigung der Bordplanken aneinander verwendet, die Rippen aber an ausgesparten Klampen der letzteren mit Bast- oder Ledertauwerk festgebunden. Es erklärt sich dies aus der damaligen Spärlichkeit des Eisens, aber daß letzteres auch 500 Jahre später beim Bau des Wikinger Schiffes nicht viel reichlicher vorhanden gewesen, geht daraus hervor, daß die oberen Bordplanken mit Holznägeln an den Rippen befestigt, aber die unteren ebenfalls an aus dem vollen Holze der Planken herausgearbeitete Klampen gebunden sind. Das gesamte Material des Schiffes besteht aus Eichenholz und ist mit Sorgfalt bearbeitet; ein Verdeck ist nicht vorhanden, aber zum Schutze gegen die Witterung und gegen überschlagende Seen diente ein Zelt. Ob dies und das Segel noch aus Fellen oder aus Leinwand bestand, hat sich nicht genau feststellen lassen, jedoch fand man die an den oberen Enden mit roh geschnitzten Pferdeköpfen verzierten Zeltstangen.

Die Bordplanken fassen übereinander, wie bei dem Nydamer Boot und sind gegen Wassereindringen mit Strängen aus Kuhhaaren abgedichtet, die man beim Anbringen der Planken gleich dazwischen legte.

Der Mast steht in einer am Boden stark befestigten Spur aus Eichenholz und in Fischform; die beiden Steven steigen in leicht nach außen gebogener Kurve auf, tragen aber keine Köpfe fabelhafter Thiere. Diese wurden, wie die Sagas erzählen, oft vergoldet, aber wohl nur in der Nähe von Land aufgesetzt, sonst auf See fortgenommen um nicht fortgeschlagen oder beschädigt zu werden.

Das Wikingschiff hat 16 Riemen auf jeder Seite, doch sie bewegten sich nicht in Ruderklampen, wie bei dem Nydamer Boot, sondern wie bei Römern und Griechen durch Löcher in den Seiten,



Geschnitzte Pferdeköpfe an den Zeltstützen.

durch die sie gesteckt wurden, und die sich beim Segeln von innen durch Schieber schließen ließen, um das Wasser abzuhalten.

Ob die Wikinger mit ihrem einen viereckigen Segel kreuzen konnten, wobei Schiffe durch den Wind drehen, ist zweifelhaft, wahrscheinlich wendeten sie vor dem Winde herum. Bei diesem Manöver geht ganz bedeutend mehr Raum verloren als beim Wenden durch den Wind und es war deshalb in nicht breiten Strömen nicht anwendbar, sondern nur auf See in freiem Wasser.

Die Schilde der Besatzung wurden beim Fahren auf der obersten Bordwand befestigt, und dadurch die letztere erhöht, während Raum gespart und sie doch gleichzeitig stets zur Hand waren. Sie hatten Kreisform, bestanden aus Holz mit drei eisernen Querbändern auf der Außenseite und innen mit einem hölzernen Handgriff. Meistens waren sie rot bemalt. Die Schilde der Leute des Christ gewordenen St. Olaf waren weiß und trugen in der Mitte ein vergoldetes, weißes oder buntes Kreuz, jedoch war dies bereits nach der eigentlichen heidnischen Wikingerzeit, als die unabhängigen Häuptlinge durch das Königtum schon ziemlich gebändigt waren.

Das Steuerruder befand sich wie bei allen Fahrzeugen jener Zeit hinten an der rechten Seite des Schiffes und wurde erst Jahrhunderte später zum Haken am Hintersteven eingerichtet, wie es jetzt stattfindet.

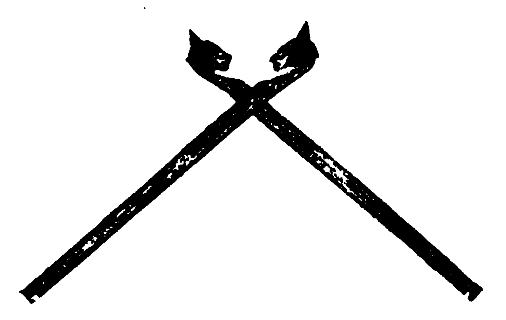
Die Grabkammer bestand aus eichenen Planken in Hausform mit schrägem Dach, leider aber stellte sich beim Ausgraben des Schiffes heraus, daß dieselbe in früheren Zeiten und zwar nicht sehr lange nach der Beisetzung beraubt war. Es zeigten sich deutlich die Spuren eines Ganges durch den Hügel; die Bordwand, sowie die

Grabkammer waren durchbrochen. Es ist dies sehr zu bedauern, da man sonst wohl eine Menge Gegenstände gefunden haben würde, die man dem Toten mit ins Grab gab und die für die Kulturgeschichte der damaligen Zeit wertvoll gewesen wären.

Immerhin enthielt das Schiff eine Reihe von Sachen, mehr oder minder gut erhalten, die einiges Licht darauf werfen.

Unter andern fand man einen Packen wollenes Zeug von gelblicher Farbe, die ursprünglich weiß gewesen sein mag, mit roten Streifen darauf genäht. Möglicherweise hat es als Zelttuch gedient, da sich in dem Ballen auch noch Reste von dünnem Hanftauwerk zeigten, die wohl zur Befestigung dienten. Wenn diese Vermutung richtig ist, wird auch das Segel aus ähnlichem Stoff bestanden haben.

Weiterhin lagen im Vorraum des Schiffes Bündel von Basttauwerk verschiedener Stärke; ferner eine ganze Zahl fichtener Riemen (Ruder) von $5^1/_2$ — $5^3/_4$ m Länge, die Ueberbleibsel von drei verschiedenen Booten nebst den dazu gehörigen Steuerrudern, Bootsmasten, so wie die Kufen von eichenen Schlitten und ein Ankerstock, ebenfalls von Eichenholz. Sodann vier von den oben erwähnten Zeltstützen mit den geschnitzten Pferdeköpfen, die Ueberbleibsel von fünf eichenen und ziemlich roh gearbeiteten Bettstellen für Vorgesetzte, aus denen sich zwei wieder herstellen ließen, Fragmente von gedrechselten Eßgeräten, die Eisenspitze eines Pfeils, sowie ein kupferner Kessel aus Platten mit zwei massiven Henkeln, der offenbar als Kochkessel für die Mannschaft gedient hatte.



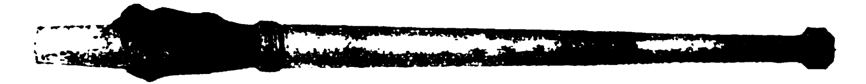
Zeltstützen des Wikinger Schiffes.

Demnächst entdeckte man eine Bütte aus Fichtenholzstäben, 0,75 m hoch, höchst wahrscheinlich ein Trinkwassergefäß, dessen Deckel aus Eichenholz bestand; dann eine Reihe dünner Eichenbrettchen, oben mit Löchern zum Aufhängen und auf der einen Seite mit Spuren von Messerschnitten, sowie runde desgleichen, die als Teller benutzt sein mögen.

Alles dies befand sich im Vorschiff; hinter der Grabkammer lagen noch folgende Gegenstände: eine geschnitzte und mit drei verschiedenen Farben bemalte Ruderpinne, die genau in das ebenfalls vorgefundene Steuerruder paßte; ein genieteter Eisenkessel mit dazu gehöriger eiserner Kette zum Aufhängen über dem Feuer; mehrere



Bettstelle für Befehlshaber des Wikinger Schiffes.



Geschnitzte Ruderpinne.

dünne Eichen-Scheiben mit einem Loch in der Mitte, offenbar Leuchter, da auf der einen sich noch die Brandstelle eines umgefallenen Lichtes zeigte, endlich Knochen und die federbedeckte Haut eines Pfau.

In der Grabkammer bezw. im Thon, mit dem sie teilweise gefüllt war, fand man nachstehende Gegenstände: nebst verschiedenen hölzernen Eßgeräthen, die vielfach mit Schnitzereien verziert waren, einen Teil einer eichenen Bettstelle (die Mannschaften hatten zu jener Zeit nur Schlafsäcke aus behaarten Fellen, in denen sie sich auf den Boden niederlegten); Ueberbleibsel eines geschnitzten hölzernen Sattels, ein gedrechseltes Spielzeug aus Horn, Stücke von Leder, die offenbar zu einer mit rotem Tuch gefütterten Börse gehörten; sodann verschiedene Eisensachen, drei eiserne Angelhaken, eine Reihe Stücke von Pferde-

geschirren mit Zieraten von vergoldeter Bronce, eiserne Steigbügel, Lederstücke und einen langen Streifen gewebtes Zeug, anscheinend Seide, mit Goldfäden durchwirkt. Die Broncezierraten zeigen teilweise eine so hohe künstlerische Bearbeitung, daß sie schwerlich von den Wikingern selbst gefertigt, sondern wahrscheinlich aus südlichen Ländern durch Handel erworben oder geraubt sind.



Broncezierrat.

Von Eisensachen wurden noch zwei Löffel, Bohrer und eine kleine Axt gefunden; endlich noch die Skelette von 12 Pferden und 4 Hunden neben dem Schiffe.

Waffen wurden in der Grabkammer nicht entdeckt. Auf diese hatten es wohl die Räuber vor allem abgesehen, da sie offenbar einem Häuptling angehörten und kostbar sein mochten.

Zum Schlusse mögen noch einige Worte folgen, wie nach den Sagas die Bestattung in solchen Schiffen stattfand.

Unmittelbar nach dem Tode des Betreffenden wurde der Platz für das Grab bestimmt, das so nahe dem Meere und so frei liegen mußte, daß alle Vorbeipassierenden es gut sehen konnten.

Alsdann wurde, nachdem ein Loch bis zu bestimmter Tiefe gegraben war, das Schiff durch die Pferde des Verstorbenen dorthin gezogen, mit dem Vorsteven seewärts in die im blauen Thon geschaffene Oeffnung niedergelassen und dort in aufrechter Lage durch Balken abgestrebt. Danach baute man an Ort und Stelle die Grabkammer auf, wie auch aus den an Bord gefundenen vielen Holzspähnen hervorgeht. Nach ihrer Fertigstellung schaffte man auf einem Schlitten die mit den schönsten Kleidern angethane und mit ihren Waffen umgürtete Leiche zum Schiffe und durch eine zu diesem Zwecke offen gelassene Stelle in die Grabkammer, wo sie auf einer Bahre ihren Ruheplatz fand.

Die Kammer wurde dann fest geschlossen und man brachte die dem Toten gehörigen Gegenstände in das Schiff, nachdem sie ebenso wie der Schlitten, auf dem man die Leiche hergeführt, zerbrochen waren.

Von den Tieren wurden im vorliegenden Falle nur der Pfau, den der Verstorbene wahrscheinlich aus fremdem Lande erhalten, in das Schiff, seine getöteten Pferde und Hunde aber neben demselben niedergelegt, und dann der ganze Schiffsraum mit Ausnahme der Grabkammer mit blauem Thon ausgefüllt, während man dessen obere Fläche mit einer Schicht von Moos und Haselzweigen bedeckte und darüber den Grabhügel aufschüttete.

Der Tote, dessen Gebeine man ebenfalls in der Grabkammer fand war jedenfalls ein angesehener Häuptling und das Schiff sein Eigentum mit dem er wohl schon eine Reihe von Seezügen unternommen haben mochte, da viele Teile von längerem Gebrauch zeugten. Nach den Untersuchungen von Archäologen über die Art und Bearbeitung der mit dem Fahrzeuge ausgegrabenen Gegenstände gehört ersteres dem Ausgange des 9. oder Anfange des 10. Jahrhunderts an. Jedenfalls ist es aber trotz seines tausendjährigen Alters das besterhaltene Stück seiner Art, das uns genaueren Aufschluß über den Standpunkt des damaligen Seewesens der germanischen Stämme in Skandinavien und Dänemark giebt, und von dem dasjenige an den südlichen Küsten der Nordsee und Ostsee wenig abgewichen sein wird.



Das bei Baumgarth ausgegrabene Boot.

Dafür spricht unter anderm auch die Auffindung eines Bootes bei Baumgarth in Westpreußen, 10 km vom Drausensee. Es lag in Moorerde und aus dem allmäligen Zurückweichen der südlichen Seeufer nach Norden, hat man geologisch die Bauzeit des Bootes auf ungefähr die des obigen Wikinger Schiffes bestimmt. Obwohl lange nicht so gut erhalten wie letzteres, hat es sich doch restaurieren lassen. Das Boot war zum Rudern und Segeln eingerichtet, welches letztere aus der Mastspur hervorgeht, ganz von Eichenholz ge-

baut, hatte einen Kiel von 9 m Länge, ausfallenden Vor- und Hintersteven und im Aeußern große Aehnlichkeit mit dem Nydamer Boote.

Das Vorhandensein des vortretenden Kiels beweist, daß es nicht nur für Binnengewässer bestimmt war, sondern auch für Seetouren. Irgend welche Gegenstände, z. B. Waffen, sind nicht bei ihm gefunden worden und es hat deshalb wohl nicht kriegerischen, sondern nur friedlichen Zwecken, Handel oder Fischfang gedient. Die ganze obere Länge betrug nahezu 12, die Breite mitschiffs 2½ m, die Tiefe nicht ganz 1 m. Das Fahrzeug ist vorn und hinten spitz, wie das Wikinger und Nydamer Boot, klinker gebaut, d. h. mit überlappenden Planken, aber unterscheidet sich dadurch von jenen, daß letztere nicht an die aus gewachsenem Holz bestehenden Spanten angebunden, sondern mit Holznägeln an sie befestigt sind. Die Spanten sind außen gezahnt, die Planken ruhen auf diesen Ausschnitten und sind wie bei den obengenannten Fahrzeugen unter sich durch eiserne Niete verbunden.



Ueberhöhter Einbaum aus Danzig.

Wenn das Boot den deutschen Küstenländern angehörte, so bestätigt es das oben Bemerkte; kam es von den nordischen Ländern, so ist anzunehmen, daß es in friedlicher Verbindung mit ersteren und dann das Seewesen hier und dort auf ungefähr gleicher Stufe stand, obwohl wir Nachrichten haben, daß wenigstens die innere Einrichtung der Schiffe auf dem Rhein eine feinere war, als auf denen der rauhen bedürfnislosen Wikinger.

Sehr interessant ist auch die Auffindung eines Einbaums in der Nähe der Danziger Festungswerke bei Fundierung eines Laboratoriums, der sich allerdings nur teilweise hat wiederherstellen lassen, wie aus der obenstehenden Abbildung hervorgeht. Nach der geologischen Beschaffenheit der Sand- und Schlickschichten, in denen er eingebettet lag, muß er der Zeit des Ueberganges von der Bronce- zur Eisenzeit angehört haben, also 15—1600 Jahre alt sein. Das besonders merkwürdige an ihm ist aber seine aus e i n e m Eichenstamm bestehende Länge von 14 m bei einer größten Breite von 1,01 m,

wie sie sich bei keinem andern bisher entdeckten vorgeschichtlichen Einbaum gefunden hat, und die einen Baum von riesigen Abmessungen voraussetzt. Ferner steht er einzig durch eine Ueberhöhung mit zwei Plankengängen da, die durch gezahnte Spanten an diesen und durch sie an den Seitenwänden mit Holznägeln befestigt waren. Ein Kiel war nicht vorhanden, sondern der Boden halbrund geformt wie der Baum selbst; ebenso fehlte jede sichtbare Einrichtung zum Segeln und ist es auch sehr wahrscheinlich, daß das Boot nur durch Ruder fortbewegt wurde. Eisen- oder Metallteile wurden in ihm oder in dessen Nähe nicht gefunden. Bei seiner Länge von 14 m kann das Fahrzeug, wie Plinius erzählt (s. 1tes Kapitel „Die Sachsen") möglicherweise 30 Mann gefaßt haben, aber seine Schmalheit verbot das Nebeneinandersitzen von je zwei Ruderern, wenn sie nicht so kurze Ruder hatten, wie die wilden Völker in der Südsee. Jedenfalls aber wäre es ein höchst gewagte Sache gewesen, mit einem solchen Fahrzeuge und noch dazu mit 30 Mann besetzt über See zu gehen und kann man dies nicht annehmen.

Mit Bezug auf die erwähnte feinere Einrichtung der Rheinschiffe sei nachfolgendes erwähnt:

Als Harald, der Sohn des dänischen Heerkönigs Gothrik in Mainz 826 die Taufe empfing, wurde er zur Ausbreitung des Christentums in seinen Landen von dem nordischen Apostel Ansgar von Korvey in sein Reich zurückgeleitet. Dies geschah auf einem dem Erzbischof von Köln gehörigen Fahrzeuge. Da auf der Reise nach Dänemark um Friesland herum, also eine weite Strecke durch die Nordsee gefahren werden mußte, läßt sich, obwohl wir über die Bauart nichts näheres wissen, der Schluß ziehen, daß jenes seefähig sein mußte, und weil zu diesem Zwecke auch ein bestimmter größerer Tiefgang nötig war, als ihn das rheinische Fahrwasser bis Mainz jetzt bietet, kann man nur annehmen, daß letzteres damals tiefer war. Harald kam mit seiner Familie auf einem Drachenschiffe an, das nicht einmal ein Verdeck hatte; als er aber das gedeckte mit zwei Kajütten und großer Bequemlichkeit ausgestattete Fahrzeug des Erzbischofs sah, siedelte er auf dieses über, um die Heimfahrt auf ihm zu machen.

Nachdem in obigem die Schiffahrt der Wikinger, soweit sie sich auf Grund von Thatsachen bestimmen läßt, zu schildern versucht ist,



Wikinger Seeräuber, ein Schiff enternd.

muß auch unserer niederdeutschen Vorfahren, der Friesen, in ihren Beziehungen zum Meere gedacht werden. Es ist schon früher gesagt, daß sie König Alfred sowohl eine Flotte bauten als sie bemannten, und daß sie sich durch das Zurückschlagen der dänischen Raubzüge als tüchtige Krieger erwiesen, wenngleich die Feinde später aus Rache ihr Land überfielen und es verheerten. Dies Beispiel der Wikinger war aber für sie ansteckend. Neben ihren friedlichen Beschäftigungen begannen sie ebenfalls Seeraub zu treiben und gaben darin jenen kaum etwas nach, ja übertrafen sie noch an Kühnheit als Seeleute. Es sind uns drei ihrer Seefahrten aus den Kreuzzügen bekannt, die ihre Tüchtigkeit auf dem Meere wie auch im Kampfe kennzeichnen und ihren Wagemut bewunderungswert erscheinen lassen.

Als zur Zeit des ersten Kreuzzuges Graf Balduin von Flandern im J. 1097 Tarsus von den Sarazenen erobert hatte, erschien dort plötzlich eine Flotte, welche die größte Aufmerksamkeit der Christen erregte. Bald erfuhren sie jedoch, daß es Friesen waren. Diese erzählten, sie hätten acht Jahre lang in den niederländischen Gewässern Seeraub getrieben, seien jetzt aber von so tiefer Reue über ihre Sünden erfaßt, daß sie Buße thun wollten und die Reise unternommen hätten, um in Jerusalem zu beten. Wenn man bedenkt, wie sie in ihren immerhin mangelhaften Schiffen den Gefahren des atlantischen Oceans Trotz boten, ohne Kompaß und anderweitige Hülfsmittel den Weg in so weit entfernte unbekannte Gewässer fanden, so zeugt dies allerdings von ungemein großem Verständnis für das Seewesen und kann nur unser Staunen erregen.

Natürlich wurden die willkommenen Helfer auf das Freudigste empfangen und sie schloßen sich Graf Balduin als Mitkämpfer an. Mit Bezug auf ihre Aussage über den Ort ihrer bisherigen Seeräubereien müssen sie aber wohl nicht bei der Wahrheit geblieben sein, denn ihr Führer Guinmark wurde von den Griechen als ein Pirat erkannt, der sie früher viel geschädigt hatte und sie führten ihn zur Bestrafung in Ketten mit sich fort. Daraus dürfte klar hervorgehen, daß er mit seinen friesischen Genossen nicht zum ersten Male im Mittelmeere erschienen war, sondern schon öfter vorher seine Raubzüge bis in den östlichen Teil desselben ausgedehnt hatte.

An dem zweiten Kreuzzuge zur Zeit Konrads III. (1147) be-

teiligten sich außer Friesen auch Köln und andere niederrheinische Städte mit einer Pilgerflotte, die von der Weser auslaufend sich in England mit flandrischen und englischen Schiffen vereinigte und nach stürmischer aber sonst glücklicher Fahrt St. Jago in Portugal erreichte. Als die Besatzungen dort ihre Andacht am Grabe des Apostels verrichteten, ließ König Alfons von Portugal sie fragen, ob sie, die gelobt, für Gott gegen die Heiden zu kämpfen, ihm nicht zur Belagerung Lissabons, das sich im Besitz der Saracenen befand, Hülfe leisten wollten.

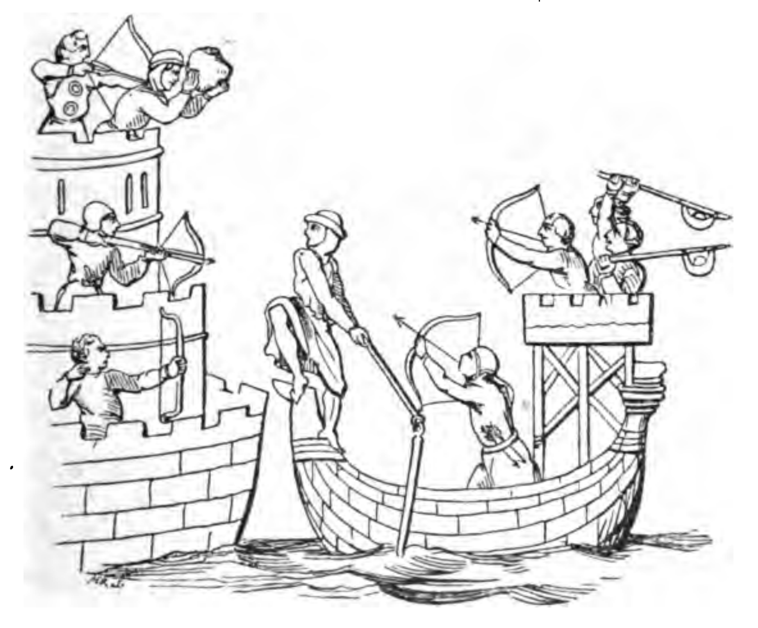
Bereitwillig sagten sie zu, umschloßen die Feste zu Wasser und zu Lande, erstürmten die Vorstädte und verrichteten trotz der tapfersten Verteidigung seitens der Feinde solche kühnen Waffenthaten, daß diese nach dreimonatlicher Belagerung Frieden begehrten, der ihnen mit freiem Abzug gewährt wurde, so daß mit deutscher Hülfe dies saracenische Bollwerk in Portugal in die Hände der Christen fiel, die dann mit unermeßlicher Beute beladen ihren Weg nach Kleinasien fortsetzten.

Zum dritten Male unternahmen die Friesen und Niederdeutschen einen Kreuzzug 1217, als Pabst Innocenz III. die Gläubigen dazu aufrief. 30 000 Friesen, unter ihnen 8000 Knappen und 1000 geharnischte Ritter sammelten sich in Vlaardingen an der Maasmündung und stachen auf 300 Schiffen, die nicht so klein gewesen sein können, da sich durchschnittlich auf jedem weit mehr als 100 Menschen befanden, unter Führung der Grafen Wilhelm von Holland und Georg von Wied in See. So viel bekannt ging von dieser ganzen Flotte nur ein Schiff, das an der englischen Küste in dichtem Nebel scheiterte verloren, ein hervorragendes Zeichen für die Seetüchtigkeit der Schiffe selbst, wie für deren Besatzungen, wenn gleich die Reise im Sommer unternommen wurde.

Am 21. Juli langte die Flotte im Tajo an. Auf Bitten des Bischofs von Lissabon blieben die beiden Grafen mit ihrem Gefolge, um das Maurenschloß Alkazar erobern zu helfen, während die Friesen mit 86 Schiffen in frommem Drange ihre Fahrt nach dem heiligen Lande fortsetzten. Alkazar fiel nach einigen Monaten, die Deutschen schlugen in offener Feldschlacht vier maurische Könige ruhmvoll und überwinterten in Lissabon.

Die Friesen jedoch umschifften das Vorgebirge St. Vincent, er-

oberten, plünderten und verbrannten die maurische Festung St. Maria und segelten dann nach Cadix. Auch diese reiche Stadt wurde erobert und verwüstet und sie richteten dann ihren Kurs auf Barcelona, wurden aber durch Sturm verschlagen und gelangten nach Toulon, um von hier nach Civita Vecchia zu gehen und dort, auf Geheiß des Papstes wegen ihrer Frömmigkeit und Tapferkeit auf das Gastfreundlichste empfangen, zu überwintern. Ende März 1218 suchten sie den Weg nach Akkon, das sie auch nach mancherlei Irrfahrten nach vier Wochen erreichten, um aber schon wenige Tage darauf nach Damiette, dem Schlüssel von Aegypten zu segeln und dasselbe unter Oberbefehl des Grafen von Saarbrücken zu bezwingen, während sich in-

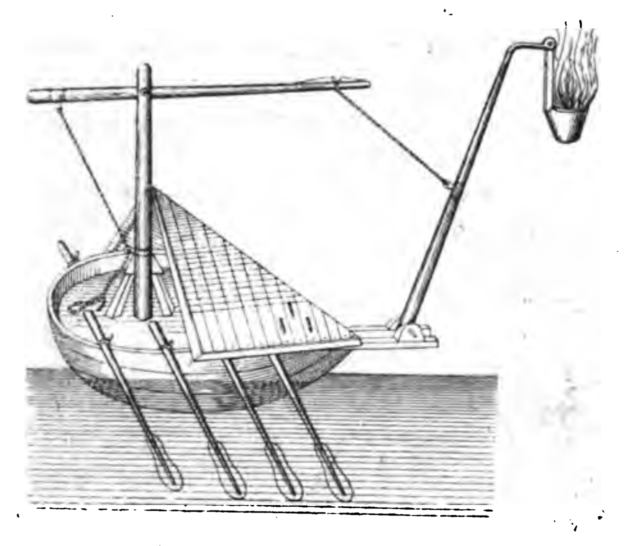


Angriff der Friesen auf ein Maurisches Festungswerk.

zwischen auch die in Lissabon zurückgelassenen deutschen Pilger, allerdings durch Stürme ziemlich arg zugerichtet, einfanden, nachdem sie unterwegs verschiedene saracenische Geschwader besiegt und verbrannt hatten.

War durch diese Reise das seemännische Geschick der Niederdeutschen glänzend dargethan, so bewiesen sie nicht weniger Kampfesmut bei der Belagerung Damiette's. Ihre Aufgabe wurde es, den Kettenturm

mit 70 gewölbten Kammern einzunehmen, der nahe bei der Stadt den Nilstrom sperrte. Unter Führung des Grafen Adolf von Berg, Bruder des Erzbischofs von Köln, errichteten sie auf Mastbäumen Kastelle, wie wir sie ähnlich jetzt auf den Gefechtsmasten unserer großen Kriegsschiffe haben, für ihre Armbrustschützen. Diese thaten den Feinden auch anfänglich viel Schaden, bald jedoch wurden die Kastelle durch griechisches Feuer zerstört.



Brander mit griechischem Feuer.

Die Friesen ließen sich jedoch dadurch nicht abhalten, auf zwei zusammengekoppelten Schiffen eine Art schwimmende Burg mit einer fast 200 Fuß langen Fallbrücke zu erbauen, die sie durch Thierhäute gegen Feuer schützten. Mittels eines andern Fahrzeuges schleppten sie das sinnreich konstruierte und allgemein bewunderte Kriegsinstrument bis an die Mauer des Kettenturmes, obwohl die Saracenen einen Hagel von Steinen darauf schleuderten. Die ungeschützte Fallbrücke wurde zwar auch vom griechischen Feuer ergriffen und schon jubelten die Feinde, doch gelang es, den Brand zu löschen; ein Ritter aus Lüttich war der Erste auf dem Kettenturm und ein friesischer Jüngling, Hajo Feveling eroberte, indem er mit seinem Dreschschlegel den feindlichen Fahnenträger erschlug, die Fahne des Sultans, um statt ihrer die Fahne des Kreuzes aufzupflanzen.

Nun zündeten die ergrimmten Saracenen das oberste Stockwerk des Kettenturmes an, zwangen dadurch die Belagerer zum Rückzuge auf die Fallbrücke, entgingen aber ihrem Schicksale dennoch nicht. Am folgenden Tage bestürmten die Deutschen das unterste Stockwerk, machten ein großes Feuer am Turme und fast erstickt durch den Rauch mußten sich die Feinde ergeben. Die Nilkette wurde gesprengt und der Strom war frei.

Zwar dauerte die Belagerung der Stadt noch Monate, wobei die Deutschen durch Zerstörung einer Schiffbrücke über den Nil wieder am meisten thaten, aber in der Nacht des 5. November 1219 wurde die Mauer der mit Leichen erfüllten Stadt siegreich erstiegen und sie fiel in die Hände der Christen. Vor allem war es den Deutschen zu danken und wurde dies auch allgemein anerkannt. Der Domherr Oliverius, derselbe, welcher durch seine feurigen Worte die Niederdeutschen zur Kreuzfahrt begeistert hatte, schrieb: „Freue Dich, kölnisches Reichsland, frohlocke und preise den Herrn, weil du durch Schiffe, Waffen, Kriegsgeräte und Kämpfer mehr geleistet hast, als das ganze übrige Deutsche Reich."

Noch einmal zogen 50 Jahre später 500 Friesen, die einzigen Deutschen, unter Ludwig IX., zum heiligen Lande, aber nur wenigen war es vergönnt, in die Heimat zurückzukehren. Krankheit und Kampf hatten die meisten der tapferen Glaubenshelden dahingerafft. Wir sehen sie ferner nicht mehr im Mittelmeere und auch nicht mehr als Seeräuber, als letztere wenigstens nicht mehr die Westfriesen und Flamländer. Im dreizehnten Jahrhundert wandten sie sich friedlich dem Handel zu; in ihrem Lande erwuchsen viele und blühende Städte, um sich der entstehenden Hansa anzuschließen und Jahrhunderte lang deren Schicksale bis zu ihrem Untergange zu teilen.

Die Ostfriesen freilich unter ihren zahlreichen Häuptlingen blieben noch bis ins 15. Jahrhundert hinein wilde kampflustige Gesellen, die sich beständig untereinander blutig befehdeten und die berüchtigten Vitalienbrüder nach ihrer Vertreibung aus der Ostsee bei sich aufnahmen, bis unter Führung Hamburgs die Hansen ihre Raubburgen zerstörten, Emden einnahmen, die Seeräuber ausrotteten, und unter dem Häuptling Cirksena Ostfriesland geeinigt und ein Teil des deutschen Reiches wurde.

Die Hansa.

(13. und 14. Jahrhundert.)



Der Ursprung der Hansa, auf deren Macht und Tüchtigkeit wir Deutsche mit Genugthuung und Stolz zurückblicken dürfen, läßt sich nicht genau bestimmen. Er fällt in die Mitte des 13. Jahrhunderts und der Städtebund hat sich erst allmählig herangebildet, um unter der Führung des thatkräftigen Lübeck zur Zeit seines höchsten Ansehens 85 Städte zu umfassen.

Das Wort Hansa, das Genossenschaft bedeutet, wurde bereits im 12. Jahrhundert auf eine Gilde von Kölner Kaufleuten angewendet, die sich zum Zwecke des Handels in London ansässig gemacht und dort am Ufer der Themse eine Gildehaus erworben hatten, aus dem später der bekannte Stahlhof der Hansa hervorgegangen ist.

Köln und die zu seinem Handelsgebiet gehörigen niederrheinischen Städte unterhielten schon lange einen sehr lebhaften Seeverkehr mit Eng-

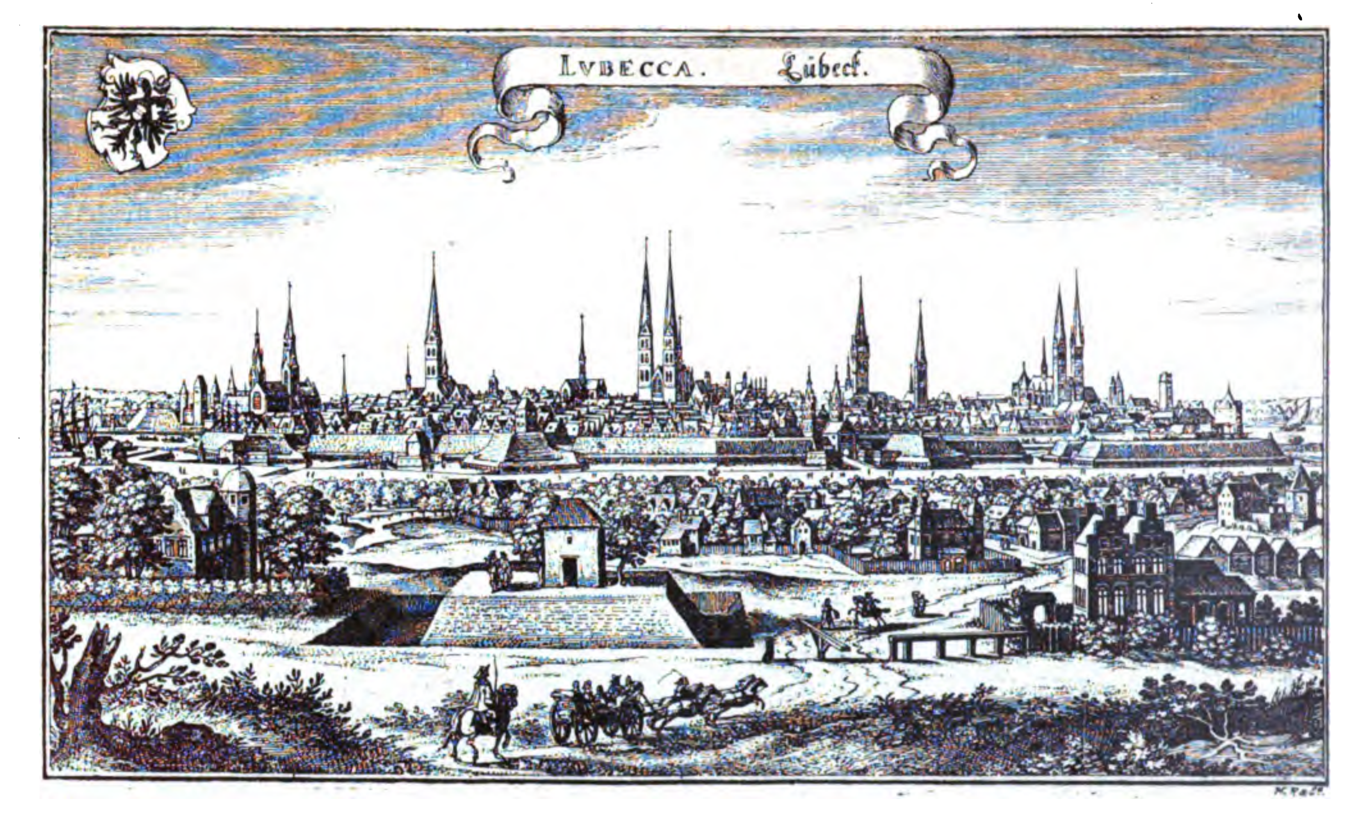
land, nahmen in London eine bevorzugte Stellung ein und erfreuten sich mancherlei Privilegien, waren aber umsomehr darauf bedacht, andere Deutsche auszuschließen und ihnen alle möglichen Schwierigkeiten in den Weg zu legen.

Mit dem Anfange des 13. Jahrhunderts suchte Lübeck, das nach vielen Kämpfen mit Wenden und Dänen, in denen es mehrmals zerstört wurde, sich immer wieder kräftiger erhoben und sich als freie Reichsstadt in den Schutz des Kaisers von Deutschland begeben hatte, ebenfalls Handelsverbindungen anzuknüpfen, wurde aber von den Kölnern so drangsaliert, daß es sich klagend an den Kaiser wandte und dieser ihm dasselbe Recht wie jenen erteilte.

Unter den unglücklichen politischen Verhältnissen Deutschlands jener Zeit fehlte dem Kaiser jedoch die Macht, seinen Befehlen den erforderlichen Nachdruck zu verleihen und die Kölner kehrten sich nicht viel an dieselben, bis es Lübeck gelang, sowohl durch seinen rührigen Handelsgeist wie auch durch seine außerordentliche Kampfkraft gegen König Waldemar II. von Dänemark sich ein hohes Ansehen zu verschaffen, dadurch den Kölnern zu imponieren und sie zu veranlassen, ihm zunächst Gleichberechtigung einzuräumen, um es späterhin als Haupt der Hansa anzuerkennen.

In Bezug auf den ersteren Punkt war es besonders der rege Anteil an der Heringsfischerei, der Lübeck nicht nur zu Reichtum verhalf, sondern auch der Haupthebel für das Ansehen und die Macht der Hansa wurde, da sich auch andere Städte, namentlich die der Ostsee, welche später dem Bunde beitraten, lebhaft dabei beteiligten.

Der Hering, dessen Verbrauch bei den vielen katholischen Fasttagen damaliger Zeit ein ungemein großer war, fand sich in unzählbaren Massen bei der Halbinsel Schonen ein und sein Fang ging in das Ungemessene. Ein Bericht des Lübecker Vogts auf Schonen aus dem Anfange des 16. Jahrhunderts gibt einen Begriff davon. Zu dieser Zeit fischten nicht weniger als 7515 Boote mit einer Gesamtbesatzung von über 37,000 Mann. Es war natürlich, daß die deutschen Kaufleute des Fanges wegen sich alle möglichen Privilegien von den dänischen Königen zu verschaffen suchten, daß diese Handels-



Lübeck nach Merian.

vorteile aber auch den Neid und die Eifersucht des dänischen Volkes erregten und es zu sehr häufigem Streit zwischen beiden Nationen kam, der oft genug durch Waffengewalt entschieden werden mußte.

Im Jahre 1192 hatte Lübeck sich unter die Botmäßigkeit des Grafen Adolf von Holstein begeben, der es vom Kaiser als ein Reichslehen erhielt, und fühlte sich sehr wohl unter dessen ihm wohlwollender Herrschaft; allein es wurde in den Streit gezogen, der zwischen Graf Adolf wegen Befehdung der Ditmarschen und dem Könige von Dänemark 1202 ausbrach. Es wurde belagert und gleichzeitig wurden 400 seiner Bürger, die sich wegen des Heringsfanges in Schonen aufhielten, gefänglich eingezogen. Da Graf Adolf aus seinem Lande floh, vom Kaiser keine Hilfe zu erwarten war, ergab sich die Stadt dem Könige unter der Bedingung, daß ihre bisherigen Freiheiten unangetastet blieben.

Dies wurde zugestanden; aber als Lübeck 1209 von einem furchtbaren Brande fast gänzlich zerstört ward, so daß nur fünf Häuser verschont geblieben sein sollen, ließ König Waldemar die Stadt nach ihrem Wiederaufbau mit Mauern und Türmen befestigen, an ihrer Nordseite eine starke Burg mit dänischer Besatzung und bei Travemünde ebenfalls einen festen Turm erbauen, um einen Zoll von den aus- und eingehenden Schiffen zu erheben.

Dies den gemachten Zusicherungen widersprechende Verfahren drückte die Lübecker sehr. Sie wandten sich 1226 an Kaiser Friedrich II. mit der Bitte, wieder direkt dem Reiche unterstellt zu werden, und der Kaiser beauftragte auch den Erzbischof von Bremen und einige andere Fürsten, der Stadt zu ihrem Rechte zu verhelfen.

Inzwischen waren die Lübecker selbst jedoch nicht müssig und entledigten sich der Dänen durch List. Bei Gelegenheit eines jährlichen Frühjahrsfestes, das von dem Rat und den vornehmsten Bürgern außerhalb der Stadt abgehalten wurde, lockten sie den größten Teil der Dänen ebenfalls dahin, wählten den Befehlshaber der Burg zum Maigrafen und thaten, als seien sie die besten Freunde.

Während dem drangen aber Bewaffnete in die Burg, überwältigten die schwache Besatzung und nahmen nachher den Befehlshaber selbst gefangen, worauf der Rest der Dänen entfloh.

Als König Waldemar von dem Ereignis hörte, rüstete er ein

großes Heer zur Züchtigung der Abtrünnigen, das er selbst anführte; jedoch auch die Lübecker erhielten Zuzug von seiten des Erzbischofs von Bremen, Herzogs Albrecht zu Sachsen, Grafen Adolf von Holstein und Grafen Heinrich von Schwerin. Die beiden Heere trafen 1227 bei Bornhöved aufeinander und es kam zu einer gewaltigen Schlacht. Anfänglich war das Glück auf dänischer Seite; der Oberbefehlshaber Graf Adolf wußte aber seine Truppen so gut zu führen, daß jenes sich wandte, und da nun auch die Ditmarschen zu ihm übergingen, erlitten die Feinde eine so große Niederlage, daß, wie ein Chronist berichtet, „ihre Helme und Schilde in dem vergossenen Blute schwammen."

König Waldemar selbst verlor ein Auge im Kampfe und konnte sich nur mit großer Mühe vor der Gefangenschaft retten, indem er sich hinter einem Diener auf dessen Pferd setzte und entfloh.

Der großartige Sieg war hauptsächlich durch die ungestüme Tapferkeit der um ihre Freiheit kämpfenden Lübecker erfochten, die dadurch wieder zum deutschen Reiche kamen. Die Stadt leistete dem Kaiser den Eid der Treue und er erhob sie in einem sehr gnädigen Schreiben zur freien Reichsstadt.

Hatten ihre Bewohner in der Schlacht bewiesen, welcher hohe Mut sie auf dem Lande beseelte, so sollte bald die Zeit kommen, wo sie zeigten, daß sie eben so tapfer zu Wasser zu kämpfen verstanden und einen herrlichen Seesieg, den ersten von deutscher Seite zu erringen wußten.

Sie konnten sich denken, daß der so schwer geschädigte König Waldemar, der infolge von Bornhöved alle ehemaligen Reichsgebiete mit Ausnahme Rügens wieder herausgeben mußte, auf Rache sinnen und bei erster Gelegenheit sich dieselbe zu verschaffen suchen würde. Ebenso war es zu erwarten, daß dieser Schlag von der See aus fallen mußte, da Dänemark eine größere Flotte besaß.

Deshalb bereitete sich Lübeck vor und rüstete Wehrschiffe. Während im Landkriege neben den Bürgern auch Söldner fochten, geschah dies an Bord erst später. Die Schiffe der Hanseaten wurden bis dahin fast nur von Bürgern bemannt und von den Bürgermeistern oder Ratmannen befehligt. Der Seehandel war der hauptsächlichste und fast der alleinige Erwerbszweig der Hansastädte, die

am Meere lagen. Die Kaufleute brachten oder holten ihre Waren persönlich nach und von den fremden Ländern, deshalb waren sie vollständig mit dem Schiffsleben vertraut und eben so gute Seeleute wie Kaufleute.

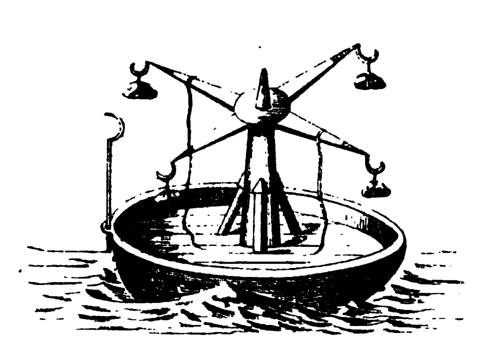
Es dauerte auch nur wenige Jahre, bis Waldemar glaubte, den geplanten Schlag mit Erfolg führen zu können. Er erschien mit einer großen Flotte und einem Landheere 1234 vor Lübeck, schloß die Stadt zu Lande und zu Wasser ein und sperrte durch eine Kette den Hafen, indem er dadurch ihren ganzen Erwerb zu unterbinden und sie durch Aushungerung zur Uebergabe zu zwingen hoffte.

Er unterschätzte jedoch den Mut und die Kühnheit der Lübecker, die trotz ihrer weit geringeren Schiffszahl sich nicht scheuten, den ungleichen Kampf aufzunehmen. Eins ihrer Wehrschiffe segelte bei starkem Winde mit voller Kraft gegen die Sperrkette, sprengte dieselbe und öffnete dadurch den übrigen den Weg in die freie Ostsee, um sich mit Berserkerwut auf die dänische Flotte zu werfen. Sie kämpften vor der Mündung der Warnow mit größter Erbitterung vom Morgen bis zum Abend, aber auch um einen glänzenden Sieg zu gewinnen und der Mit- und Nachwelt zu zeigen, was deutsche Kraft und Tüchtigkeit auch zur See vermöge. Fünf große dänische Schiffe wurden von ihnen genommen und verbrannt, eine große Zahl in den Grund gebohrt und nur ein kleiner Teil konnte sich durch die Flucht retten. Eins der größten feindlichen Schiffe, das nicht weniger als 400 Gewappnete trug, führten die Lübecker als Siegestrophäe heim.

Wohl durften sie mit Stolz auf diesen Kampf blicken, durch den sie ihre Freiheit zurückeroberten, um dieselbe fortan zu behalten. Er hob ihr Selbstgefühl und zugleich ihr Ansehen bei den übrigen Seestädten in hohem Grade und trug nicht wenig dazu bei, daß die Stadt später an die Spitze des Hansabundes trat.

Die Wehrschiffe der Deutschen hießen Koggen; sie waren im Vergleich zur heutigen Zeit nur klein zu nennen und faßten nicht mehr als etwa hundert Gewappnete, während die Dänischen viel größer waren, aber die Bauart jener war ungemein stark, so daß sie die feindlichen, ohne selbst großen Schaden zu nehmen, ansegeln und in den Grund bohren konnten. Auch in seemännischer Führung

waren sie den Gegnern überlegen, ebenso wie ihre Besatzungen letztere an Tapferkeit übertrafen, sonst wäre wohl der siegreiche Ausgang nicht möglich gewesen und die Lübecker hätten Schiffe eingebüßt.



Kleine Blide zum Steinwerfen.

Der Kampf spielte sich in nächster Nähe ab; man suchte sich gegenseitig zu entern oder sich in den Grund zu bohren. An Fernwaffen gab es damals auf Schiffen nur sogenannte Bliden, Maschinen, welche Steine, Balken und große Speere oder Pfeile schleuderten, aber nicht sie, sondern nur der Nahkampf von Mann gegen Mann konnte die Entscheidung bringen. Diese Bliden waren durch die Kreuzfahrer aus dem Mittelmeere, wo man überhaupt, namentlich was die Größe der Fahrzeuge betraf, bedeutend weiter vorgeschritten war, nach dem Norden gebracht und und blieben bis zur Einführung der Geschütze im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts an Bord in Gebrauch. Auch die Einführung von mehreren Masten wurde durch die Kreuzfahrer veranlaßt, beschränkte sich jedoch bei den Koggen bis auf weiteres nur auf zwei, während Richard Löwenherz bereits 1188 des Sultans Saladin großes Schiff eroberte, das drei Masten hatte.

Obwohl nach dem Seesiege vor der Warnow die Dänen auch die Belagerung zu Lande aufhoben und abzogen, war es den Deutschen nicht vergönnt, in Frieden mit ihnen zu leben, und die nächsten Jahrhunderte zeigen in größeren oder kleineren Zwischenräumen eine Kette von Kämpfen mit den nordischen Reichen, in denen die Hansa zwar meistens Sieger blieb, die aber doch zuletzt ihre Kraft erschöpften und sie ihrem Untergange entgegenführten, obwohl noch andere Verhältnisse dazu beitrugen, denselben zu beschleunigen.

Wenngleich Lübeck so ehrenvoll gesiegt, fühlte es sich doch bewogen, nicht vereinzelt den kommenden kriegerischen Ereignissen, die es voraussah, entgegenzutreten, und schloß 1241 ein Schutz- und



Die Lübecker sprengen die Sperrkette und schlagen die dänische Flotte.

Trutzbündnis mit Hamburg. Es galt nicht nur gegen Dänemark auf der Hut zu sein, sondern auch andern die Schiffahrt und den Handel bedrohenden Uebelständen zu begegnen.

Bei der politischen Zerrissenheit Deutschlands, der Schwäche des Kaisertums, das überdem weit mehr seine Blicke nach Italien als nach dem Norden richtete, für den es so wenig Interesse zeigte, daß auf nachhaltige Hilfe von ihm nicht zu rechnen war, entstand ein solche Rechtsunsicherheit, daß Raub und Brand zu Lande und zu Wasser an der Tagesordnung und der friedliche Kaufmann und Bürger



Zweimastiges Fahrzeug aus dem Mittelmeere (Anfang des XIII. Jahrhunderts).

stets in Sorge war, dabei Gut und Leben einzubüßen. Unter solchen Verhältnissen blieb den Städten, wenn sie nicht vollständigem Ruin entgegengehen wollten, nur Selbsthilfe übrig und um diese thatkräftiger üben zu können, ging Lübeck zunächst das erwähnte Bündnis mit Hamburg ein. Beide Städte verpflichteten sich auf gemeinschaftliche Kosten eine Anzahl Kriegsschiffe und Gewappnete bereit zu stellen, um sowohl die Landstraße zwischen Elbe und Trave wie die Gewässer der Nordsee und den Wasserweg um Jütland von Land- und Seeräubern zu befreien. Die Hamburger hatten schon zu gleichem Zwecke sich mit den Hadelnern und Westfriesen verbunden. Außerdem garantierten sie sich gegenseitig, jeden Angriff auf ihre Freiheiten und Gerechtsame zurückzuweisen.

Der geschworene Feind Lübecks, Waldemar von Dänemark, starb 1243 und ihm folgte sein Sohn Erich Pflugpfennig, der jedoch wie sein Vater die Lübecker haßte und dies sehr bald an ihnen ausließ. Bereits 1246 ließ er sämtliche in seinen Häfen befindlichen Lübecker Schiffe mit Beschlag belegen und ihre Kaufleute in Schonen gefangen setzen. Er hatte jedoch die Rechnung ohne den Wirt gemacht, denn im folgenden Jahre rüsteten die Lübecker eine ansehnliche Flotte unter Alexander von Soltwedel, griffen Dänemark an, verheerten seine Küsten, eroberten und verbrannten das feste Schloß von Kopenhagen, plünderten die Stadt und kehrten siegreich mit reicher Beute zurück. Diese Kriegstüchtigkeit und Energie Lübecks verfehlte nicht, ihren Einfluß auf die andern deutschen Städte zu üben, umsomehr, als von ihm im selben Jahre noch Stralsund wegen seiner Hinneigung zu Dänemark durch Zerstörung bestraft wurde.

Jenes Bündnis zwischen Lübeck und Hamburg darf man als den Keim der eigentlichen Hansa betrachten und ihr schlossen sich allmälig andere Städte an, womit Braunschweig den Anfang machte.

Im Jahre 1250, dem Todesjahr Kaisers Friedrich II., wurde auch Erich von Dänemark ermordet und ihm folgte sein Bruder Abel, der sich jedoch mit den Deutschen besser stellen zu wollen schien, da er ihnen größere Handelsfreiheiten verlieh. Ebenso mußten es sich die Kölner gefallen lassen, die so mächtig aufstrebenden Hansestädte in London gleichberechtigt anzusehen, da Heinrich III. von England ihnen Freibriefe ausstellte. Zwei Jahre darauf schlossen die Städte einen Handelsvertrag mit Gräfin Margarethe von Flandern, die ihnen gleichfalls Priviligien einräumte, und damit entstand das Brügge'sche Kontor, das in der Handelsgeschichte der Hansa zu großer Bedeutung gelangte, während kurz danach auch der Herzog von Pommern den Lübeckern Zollfreiheit in seinem ganzen Lande erteilte und die kommerzielle wie politische Bedeutung der verbundenen Städte damit stetig wuchs.

Im Jahre 1260 wurde die erste Tagfahrt des Bundes in Lübeck abgehalten und er nannte sich fortan Hanza Teutonica, während seine Mitglieder in den bisher abgeschlossenen Verträgen nur Mercatores Romani Imperii hießen.

Durch ihre Lebensklugheit, ihre kaufmännische Tüchtigkeit und



Reval nach Merian.

ihren Reichtum, der sie auch in den Stand setzte, fremde Fürsten, die sich in Geldverlegenheiten befanden, durch Darlehen oder größere Geschenke zu verpflichten, gelang es der Hansa sich nach allen Richtungen, wohin sie Handel trieb, immer mehr Privilegien zu verschaffen, so z. B. von Wilhelm Graf von Holland, ebenso von König Magnus von Schweden.

Das Beispiel der Hansen wirkte aber auch auf eine große Zahl binnenländischer Städte zurück. Während des Interregnums nach Kaiser Friedrichs Tode, als in Deutschland die Rechtsunsicherheit ihren Gipfelpunkt erreichte, griffen nicht weniger als 70 Städte der Rheingegend zur Selbsthilfe und schlossen zum gegenseitigen Schutz ein Friedensbündnis, das von dem zum römischen Könige erwählten Wilhelm von Holland bestätigt wurde. Dieser Bund ging nun ungemein energisch gegen die Friedensstörer vor, brach die Raubburgen, und das noch vielfach übliche und von verschiedenen Fürsten geduldete Strandrecht wurde abgeschafft.

Aber nicht nur zu Lande, sondern auch zu Wasser zeigte sich der Bund außerordentlich streitbar. Auf einer Tagfahrt zu Worms 1254 wurde bestimmt, daß vom Einfluß der Mosel bis nach Basel 100 Kriegsschiffe und rheinniederwärts 500 mit je 20 Armbrustschützen bewaffnet, sich beim ersten Aufruf bereit halten sollten. Dies gab eine Streitmacht von über 10,000 Mann, die wohl genügend war, nicht allein den festländischen Gegnern die Spitze zu bieten, sondern man darf, wenn auch wegen des seichten Rheinfahrwassers oberhalb der Mosel die Fahrzeuge nur klein sein konnten, annehmen, daß von Köln ab, das mit eigenen Schiffen lebhaften Handel nach Eng-

land trieb, die Schiffe auch seefähig waren, obwohl uns über ihre Beschaffenheit nichts näheres bekannt geworden ist.

Auf dem ersten Hansatage wurde beschlossen, mit Norwegen und Moskau Handelsverbindungen anzuknüpfen, was auch gelang. Reval, Riga, Nowgorod, Bergen wurden mit besonderen Handelsfreiheiten ausgestattet und in ihnen hansische Kontore gegründet; in London entstand aus dem Kölner Gildehause der Stahlhof, Bremen trat dem Bunde bei, Lübisches Recht fand auf allen Niederlassungen Eingang. Lübecks Ansehen stieg immer höher und mit ihm das der Hansa, deren Verträge schon überall staatliche Anerkennung fanden, während sich ihr immer mehr Glieder anschlossen.

Im Jahre 1284 trat König Erich von Norwegen feindlich gegen die deutschen Seestädte auf, nahm ihre Handelsschiffe, entzog ihnen ihre Privilegien und suchte sie auf jede Weise zu schädigen, doch er schnitt sich in das eigene Fleisch. Die wendischen Städte Rostock, Wismar, Stralsund und Greifswald traten der Hansa bei und Lübeck wurde von allen Gliedern als das Haupt des Bundes, als Directorium Hansae Teutonicae anerkannt, sowie ihm gleichzeitig der Oberbefehl der gegen Norwegen auszurüstenden Flotte übertragen, deren Schiffszahl stark bemessen ward. Es kam diesmal jedoch nicht zum Seekriege, sondern eine von der Hansa über Norwegen verhängte Handelssperre verursachte dort bald eine solche Theuerung und Hungersnot, daß König Erich gezwungen wurde, um Frieden zu bitten, und für den von ihm veranlaßten Schaden Ersatz zu leisten.

Wie leider öfter in späterer Zeit, begannen jedoch schon jetzt Mißhelligkeiten unter einzelnen Gliedern des Bundes. Bremen lehnte es ab, sich an den Feindseligkeiten gegen Norwegen zu beteiligen, mußte jedoch dafür büßen, indem es ohne weiteres von der Hansa und deren Vorrechten ausgeschlossen wurde.

Inzwischen hatte das Straßenräuberwesen wieder sehr überhand genommen und zwar weil die Missethäter Schutz und freies Geleit in den Landen des Herzogs Albrecht von Sachsen Lauenburg fanden, aber die Lübecker machten kurzen Prozeß, als die Hansa erfuhr, daß die Banden in Lüneburg arg gehaust hatten. Sie zogen mit verdeckten Schiffen vor Ratzeburg, überrumpelten die Stadt, zerstörten sie und alle Raubnester mit Feuer und Schwert so gründlich, daß, wie

der Chronist schreibt, „kein Stein auf dem andern blieb“, und bauten selbst dort die Festung Steinburg, um von ihr aus das ganze Land unter Contribution zu setzen.

Die nächsten zehn Jahre bis zum Schlusse des 13. Jahrhunderts verliefen friedlich und die Macht der Hansa wuchs stetig. Immer mehr Städte wurden in sie aufgenommen, wie Lüneburg, Stade, Wisby, Riga, Campen, Halle, Goslar und andere, so daß um 1300 ihre Zahl schon 25 betrug, und fremde Herrscher sich bewogen sahen, dem sich immer kräftiger entwickelnden Bunde nicht nur neue Privilegien zu erteilen, sondern die bereits vorhandenen zu erweitern; so Dänemark, Flandern, Frankreich und Wladislaus von Polen.

In Flandern z. B. sollte fortan kein hansischer Bürger gefangen gesetzt werden dürfen, wenn nicht ein todwürdiges Verbrechen vorliege. Polen gestand Lübeck Zollfreiheit im ganzen Lande zu, versprach Rückgabe aller an seinen Küsten gestrandeten Güter und gestattete, daß die Deutschen sowohl in peinlichen wie in Schuldsachen ihr eigenes lübisches Recht anwenden durften.

Das 14. Jahrhundert begann für die Hansen mit allerlei Widerwärtigkeiten und kriegerischen Ereignissen. Im Jahre 1303 erhob sich der holsteinische Adel im Bunde mit den Ditmarschen gegen den Grafen von Holstein. Ersterer erlitt eine Niederlage und mußte außer Landes fliehen. Lübeck hatte ihn aufgenommen und dies den Grafen so aufgebracht, daß er sich mit dem Herzog Heinrich von Mecklenburg verbündete und gegen die Stadt zu Felde zog. In Besorgnis wegen des Ausgangs des Krieges, verband sie sich zwar mit den Herzögen Albrecht von Sachsen und Waldemar von Schleswig, stellte sich aber doch auch auf zehn Jahre unter den Schutz des Königs Erich von Dänemark. Da dieser indessen wegen Streitigkeiten im eigenen Lande keine thatkräftige Hilfe leisten konnten, waren die Verbündeten bei Ausbruch des Krieges auf sich selbst angewiesen. Graf Gerhard von Holstein hatte an der Mündung der Trave eine Festung und der Herzog von Mecklenburg dieser gegenüber einen festen Turm an dem anderen Ufer des Flusses erbauen lassen, um die Schiffahrt zu sperren und die Zufuhr abzuschneiden. Diese gefährliche Bedrohung erregte aber die Wut der Lübecker in so hohem Grade, daß ein Teil ihrer Streitmacht in Holstein einbrach, Oldesloe einnahm und befestigte und das Land ver-

heerte, während der andere sich auf die Mecklenburger warf, sie in die Flucht schlug und den Turm der Erde gleich machte. Danach setzten sie über die Trave und gingen „wie ergrimmte Löwen“ auf die Festung los, um auch sie sehr bald zu erobern und damit wieder die Bahn für ihre Schiffahrt frei zu machen.

Diese kühne Tapferkeit erschreckte den Herzog von Holstein so sehr, daß er alsbald den durch König Erich vermittelten Frieden annahm, dem vertriebenen Adel die Rückkehr in sein Land gewähren und ihm alle beschlagnahmten Besitzungen wieder herausgeben mußte.

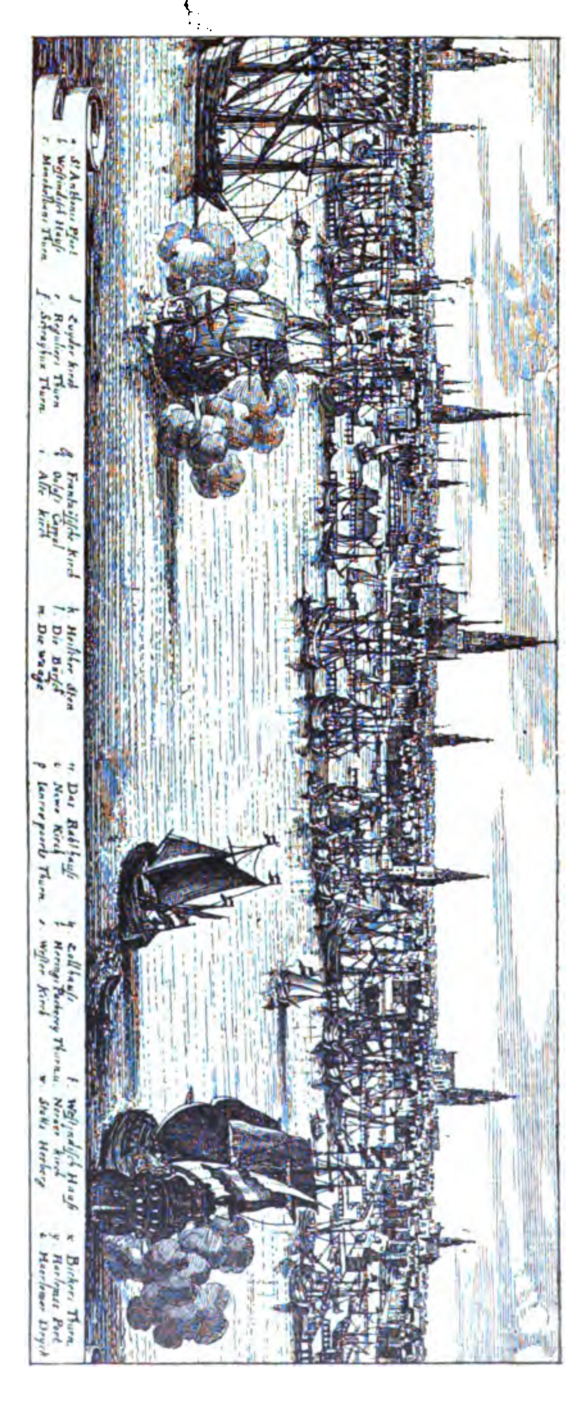
Im Jahre 1308 hatte Bremen eingesehen, daß sein Ausschluß aus der Hansa doch zu große Nachteile brachte, um noch länger dabei zu beharren. Es bat daher demütig um Wiederaufnahme in den Bund, die ihm dann auch großmütig gewährt wurde.

Außer Lübeck hatten auch mehrere der anderen wendischen Städte, die mit Lübeck unter dem Namen der Osterlinge zusammengefaßt wurden, äußere und innere Wirren zu bestehen. Zuerst kam Rostock an die Reihe. Es hatte zwar dem Könige von Dänemark, der sich immer noch König der Wenden nannte, obwohl sein Vorfahr Waldemar II. auf die Herrschaft des Landes hatte verzichten müssen, gehuldigt, aber ihm 1310 den Einzug in die Stadt versagt.

Deshalb beabsichtigte er sie zu strafen, belagerte den an der Mündung der Warnow erbauten, mit starker Besatzung versehenen Festungsturm und zwang Rostock zur Ergebung. Zugleich ließ er den Turm noch stärker befestigen und daraus eine königliche Burg machen, um damit anzuzeigen, daß er Herr des Landes sei.

Infolgedessen brach in Rostock eine Empörung gegen den Rat aus, den man des Einverständnisses mit dem Könige beschuldigte. Er wurde abgesetzt und ein neuer Rat gewählt. An dessen Spitze trat der Leiter der Empörung, ein gewisser Runge, der den demokratischen Grundsatz aufstellte, daß ohne Wissen und Willen der Aeltermänner der Zünfte fortan Niemand in den Rat gewählt werden dürfe.

Die Freude dauerte jedoch nicht lange. 1314 bemächtigte sich der Herzog Heinrich von Mecklenburg der Stadt durch List, der alte Rat wurde wieder eingesetzt und der erwähnte Runge auf öffentlichem Markte enthauptet.



Amsterdam nach Merian.

Dann hatte 1318 der König von Dänemark es auf Stralsund abgesehen. Im Bündnis mit Schweden und noch einer ganzen Reihe anderer Fürstlichkeiten versuchte er, sich auch dieser Stadt zu bemächtigen. Die geplante Ueberrumpelung mißlang jedoch gänzlich. Stralsund rief Greifswald sowie den Adel und die Bauern der Umgegend zu Hilfe und machte einen siegreichen Ausfall, bei dem die Belagerer eine schwere Niederlage erlitten und sogar der auf feindlicher Seite kämpfende Herzog Erich von Sachsen gefangen genommen wurde. Dies bewog die Feinde, unverrichteter Sache wieder abzuziehen, während sich der gefangene Herzog mit 14,000 Mark löthigen Silbers ranzionieren mußte.

Wenn man bedenkt, daß bei dieser Belagerung nicht weniger als elf Fürsten mit dem Könige von Dänemark verbündet waren, so ist es gewiß ein glänzendes Zeugnis für die Tapferkeit der Stralsunder und Greifswalder, so ruhmvoll gekämpft zu haben.

Ueberhaupt bildeten fortan die wendischen Städte den Kernpunkt der Hansa; sie waren benachbart, hatten die meisten gemeinsamen Interessen, namentlich dem gefährlichen Dänemark gegenüber, waren so ziemlich die kapitalkräftigsten und stellten zu Wasser und zu Lande das tüchtigste Volk, während Lübeck an ihrer Spitze stand und schon 1305 von den holländischen Städten an der Zuyder See, die ebenfalls dem Hansabunde beigetreten waren, als „das Haupt Aller, dem man fest anhangen wolle, wie die Glieder dem Haupte", bezeichnet wird.

Im Jahre 1319 starb der Bedränger der wendischen Städte, Erich Menved von Dänemark. Er war ein kluger und energischer Herrscher gewesen und hatte das Ansehen Dänemarks sehr gehoben, aber die Kräfte seines kleinen Reiches sehr überschätzt. Zwar erkannten Pommern, Rügen, Mecklenburg und die Wenden seine Oberherrschaft an und deren Fürsten hatten als seine Lehnsträger willig in seinen vielen Kriegen für ihn gefochten, aber ebensowenig wie die deutschen Fürsten und Ritter hatten sie dies umsonst gethan. Sehr bald fehlte es an Geld zur Kriegführung und bei seinem Tode war der bei weitem größte Teil des Landes an die Lehnsträger verpfändet.

Erichs Nachfolger wurde sein Bruder Christoph, der aber von Herzog Gerdt von Holstein, dem die Insel Fühnen verpfändet war, in mehreren Kämpfen besiegt 1326 das Land verlassen und nach Rostock

fliehen mußte, während Waldemar III., der Neffe König Erichs, freilich damals noch ein Kind, unter Vormundschaft des Grafen Gerdt zum Herrscher gewählt wurde. Damit kam Dänemark für eine Reihe von Jahren vorwiegend unter deutschen Einfluß, aber die Hansestädte hatten wenig Vorteil davon. Zwar wurden sie selbst von kriegerischen Angriffen im nächsten Jahrzehnt verschont, da Graf Gerdt im Innern Dänemarks genug Wirren zu bekämpfen hatte, litten aber doch unter Räubereien holsteinischer und dänischer Edelleute und sie begrüßten deshalb mit Genugthuung den nach Ermordung Graf Gerdts 1340 erfolgenden Regierungsantritt des jungen Waldemar III., von dem sie sich besseres versahen, umsomehr, als namentlich Lübeck das seinige gethan hatte, um seine Thronbesteigung herbeizuführen.

Der Anfang seiner Regierung schien den Erwartungen der Städte auch zu entsprechen. Er erteilte ihnen Privilegien, versprach ihnen 1341 zu helfen gegen Jeden, der sie angreifen würde, und dankte ihnen für die Wehrschiffe, die sie ihm gegen die holsteinischen adeligen Seeräuber zu Hilfe geschickt; indessen dauerte die Sache nicht lange und Waldemar zeigte sich von einer anderen Seite, welche den Städten große Besorgnis einflößte.

Er war zwar zum Könige gewählt, aber besaß in dem ersten Jahrzehnt seiner Regierung sehr wenig Macht, da er nur im kleinsten Teile seines Reiches wirklich gebot. Er mußte die Hilfe der Hansa suchen, um sowohl den Piraterien des unbotmäßigen holsteinischen Lehnsadels wirksam zu steuern, als die Lehnsgüter desselben allmälig wieder unter seine Herrschaft zu bringen. Die Städte, namentlich die wendischen und Hamburg halfen ihm treulich, zerstörten eine Menge Raubburgen und bändigten den zügellosen Adel, so daß 1349 wieder einigermaßen Ruhe geschaffen wurde. War dadurch einerseits ihr eigenes Ansehen gestiegen, so auch das von Waldemar, der durch kühnes Wagen, Klugheit und Ausdauer der Königsmacht wieder mehr Geltung verschafft hatte.

Allein wie seine Vorfahren überschätzte auch er die Kraft seines Landes und erschöpfte sie in weitaussehenden politischen Plänen. Es ist jedoch hier nicht der Ort, auf seine vielen Kämpfe und Maßnahmen näher einzugehen, durch die er alle einst unter dänischer Herrschaft gestandenen Länder wieder unter seine Botmäßigkeit zu bringen

versuchte und zum größten Teil auch brachte, sondern wir haben vielmehr sein Verhältnis zur Hansa zu berücksichtigen und dies wurde mit der Zeit, wie schon erwähnt, kein günstiges.

Um seine unzähligen Kriege im eigenen Lande mit dem Adel, den holsteinischen und mecklenburgischen Grafen führen zu können, gebrauchte er viel Geld. Sein Unrecht an Esthland hatte er für 800,000 (nach dem heutigen Geldwert 5 Millionen) Mark an den deutschen Orden verkauft, um damit verpfändete Landesteile einzulösen, aber je länger er regierte, desto größere Summen erpreßte er von seinen Unterthanen, so daß der Bürger- und Bauernstand verarmte und er sich sowohl Adel wie Geistlichkeit verfeindete, die ebenso von ihm bedrückt wurden.

1360 eroberte er das bei seinem Regierungsantritte an Schweden überlassene Schonen wieder und das war die erste Ursache beginnender Mißhelligkeiten mit den hansischen Städten, die zu blutigen Kriegen führten, in denen zwar zuerst die Hansa unterlag, die wenige Jahre später aber Waldemar die Krone kosteten und den Bund auf den Gipfel seiner Macht hoben.

Die Beziehungen der Städte zu Schonen waren, wie schon weiter oben bemerkt, wegen des Heringsfanges, bei dem für einige Monate im Sommer 30 – 40,000 Menschen zusammenströmten und an den sich zugleich von deutscher Seite ein ungemein ergiebiger Handel knüpfte, sehr vielfache und rege. Es war deshalb erklärlich, daß die Städte sich schon frühzeitig hier Privilegien zu verschaffen suchten, sie auch erhalten hatten und nun stets sorgsam darauf bedacht waren, dieselben nicht schädigen zu lassen.

Sie hatten das Recht, für ihre Angehörigen Niederlassungen, sogenannte Vitten, auf königlichen Grundstücken zu gründen und dafür dem Landesherrn einen bestimmten Zoll zu zahlen. Am meisten waren schon ihrer geographischen Lage nach die wendischen Städte am Fange beteiligt und bemüht, sich bei einem Herrschaftswechsel oft genug durch Darlehen an die Geld bedürftigen Könige die erworbenen Privilegien bestätigen zu lassen.

Zu Anfang seiner Regierung hatte Waldemar ihnen die Aufrechterhaltung aller ihrer bisherigen Freiheiten zugesagt, brach jetzt aber sein Wort, indem er zunächst für die Bestätigung der Gerecht-

same das Vierfache an Geld von dem forderte, was bisher stets üblich gewesen war, und es auch ohne weitere Schwierigkeiten von den Städten erhielt.

Ein weit schlimmerer Schlag für letztere war aber die Eroberung des unter schwedischer Herrschaft stehenden Gotlands mit seiner reichen Hauptstadt, dem berühmten hansischen Stapelplatz Wisby, sowie dessen Plünderung. Nach vierwöchentlichem Aufenthalte und Erklärung der Oberherrschaft, infolgedessen er den Titel König der Dänen, Wenden und Goten annahm, bestätigte er zwar die bisherigen Rechte der Stadt, schleppte aber unermeßliche Reichtümer an Gold, Silber, Pelzen und andere Kostbarkeiten mit sich, während allerdings die Sage wissen will, daß er nichts davon in die Heimat zurückgebracht habe, weil die damit beladenen Schiffe durch einen Sturm vernichtet worden seien.

Die Hansen waren durch diesen Ueberfall auf das Härteste betroffen. Was hatten sie nicht von einem Herrscher zu befürchten, der ohne jeden Grund plötzlich eine ihrer blühendsten Städte eroberte und plünderte; wie konnten sie ferner seinen Worten Vertrauen schenken? Es blieb ihnen nichts anderes übrig, als diesem despotischen und ihnen feindseligen Manne mit Waffengewalt entgegenzutreten.

Zunächst beschlossen sie eine Handelssperre gegen Dänemark, die sich kurz zuvor in einer Streitsache mit Flandern so sehr wirksam erwiesen hatte; dann aber suchten sie ein Bündnis mit den Königen von Schweden und Norwegen gegen Waldemar. 1362 wurde dasselbe zwischen Magnus von Schweden, Hakon von Norwegen und Lübeck im Namen der Hansa abgeschlossen. Zur Deckung der Kriegskosten wurde ein sogenannter Pfundzoll bestimmt, d. h. 40 Pfennig von jedem Pfund Grote (20 Reichsmark) Wert, der von einer Stadt der Hansa ausgeführt wurde. Es war dies für den Bund um so bedeutsamer, als es zum erstenmale in seiner Geschichte eine materielle Einigung sämtlicher Mitglieder bewies.

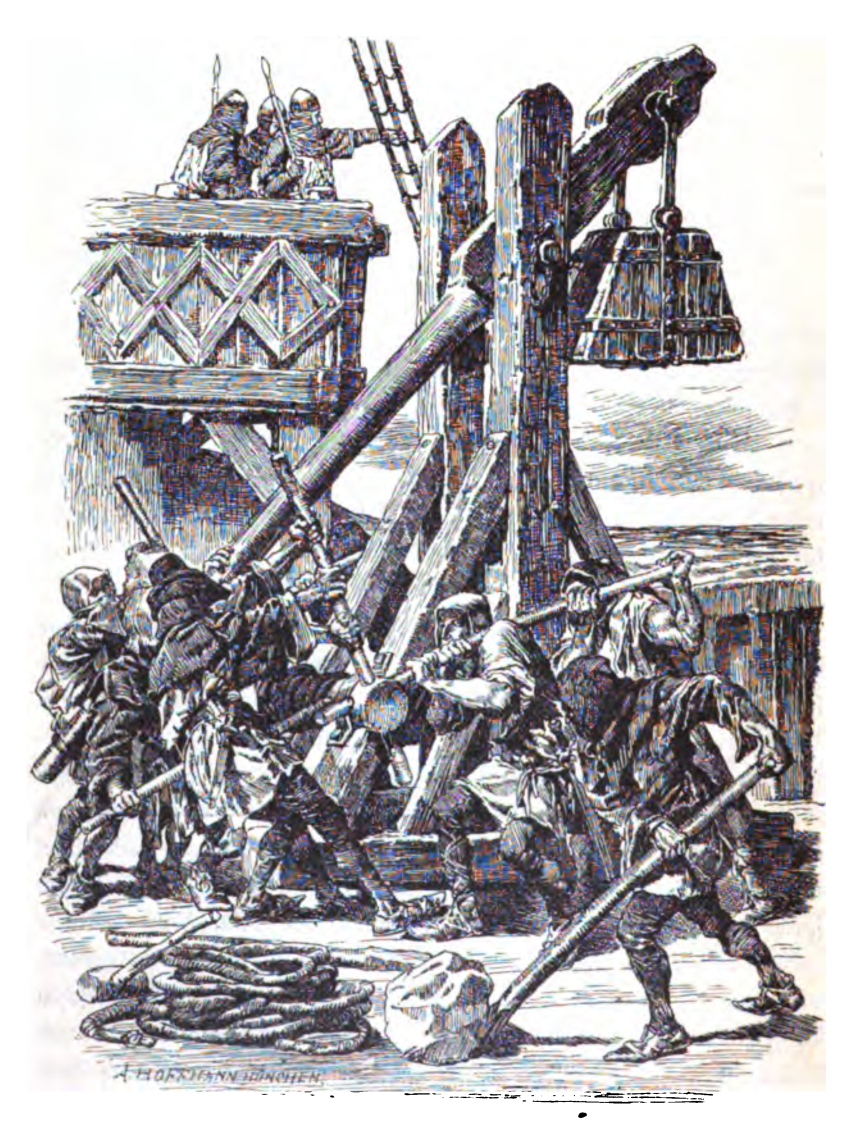
Diese Abgabe wurde nicht nur willig getragen, sondern die Städte verpflichteten sich sogar noch zu größeren Kriegsleistungen, als auf sie entfiel. Sie stellten zusammen 24 Koggen und ebensoviel Schniggen und Schuten, von denen Lübeck 1/4, Rostock und Wismar ebensoviel, Stralsund und Greifswald gleichfalls, Stettin,

Kolberg und Anklam mit den kleinen Nachbarstädten das letzte Viertel von Schiffen und Mannschaften, insgesamt ohne Seeleute 2400 Mann Gewappnete aufzubringen versprachen, während sie außerdem 8 Wurfgeschütze, 3 Werke (sehr große Mauerarmbrüste) und 5 Bliden zusagten. Hamburg wollte 2 Koggen mit 200, Bremen eine solche mit 100 und Kiel eine Schnigge mit 40 Mann senden, während die übrigen Städte nur Pfundgeld gaben. So war eine Flotte von 52 Schiffen und ein Heer von 2740 Mann statt der vertragsmäßigen 2000 zugesichert, während Schweden und Norwegen sich verpflichteten, den gleichen Anteil zu stellen.

Es war in dem bezüglichen Vertrage ausgemacht, daß bereits im November 1361 die Verbündeten kriegsbereit sein sollten, aber schon hier zeigte sich die Unzuverlässigkeit der beiden nordischen Reiche. Während die Städte zur rechten Zeit gerüstet dastanden, waren Schweden und Norwegen nicht fertig und es mußte ein neuer Termin zum März des folgenden Jahres gestellt werden. Lübeck wurde wiederum die Führung der Flotte und des Heeres übertragen und sein erster Bürgermeister Wittenborg zum Feldherrn des ganzen Heerhaufens, der einschließlich der Seeleute und des Trosses 5—6000 Mann betragen sollte, bestimmt.

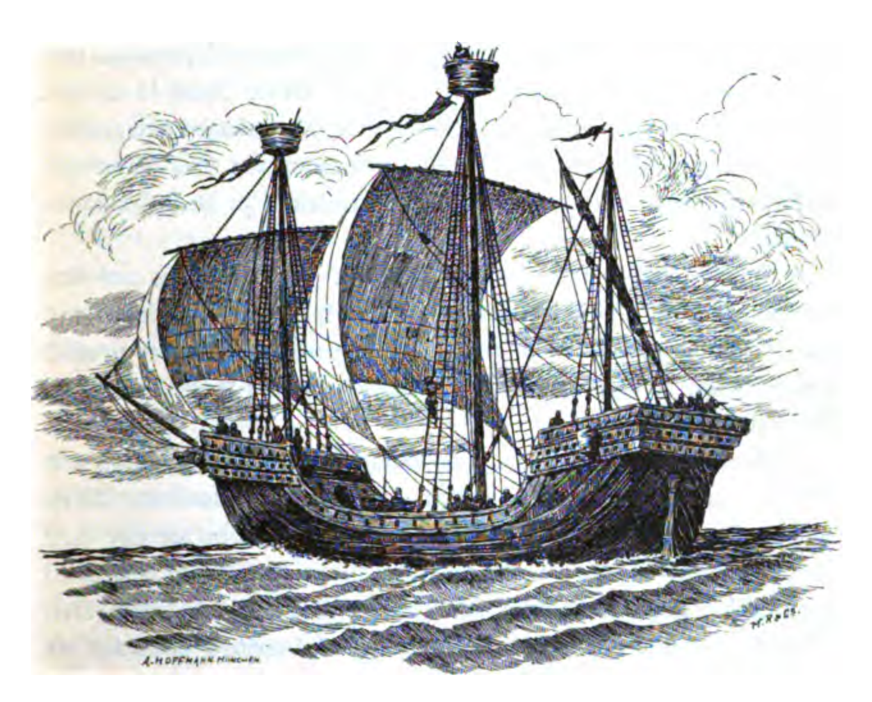
Es mag hierbei noch einmal auf die Koggen, die eigentlichen Kriegsschiffe zurückgekommen werden, die im Laufe der letzten 30 Jahre seit dem siegreichen Kriege gegen Erich von Dänemark mancherlei Verbesserungen erfahren hatten. Die größten von ihnen, die sogenannten Holke, hatten eine Tragfähigkeit von 400, die eigentlichen Koggen eine solche von 300 Tonnen. Sie hatten drei Masten, an den beiden vorderen Raasegel, am hintersten ein schräges Lateinsegel und sie konnten beim Winde segeln und kreuzen. Auch eine Art Bugspriet war vorhanden, um dem Fockmast eine Stütze nach vorn zu geben. Wie schon weiter oben bemerkt, waren sie sehr massiv gebaut, vorn und hinten bauchig und rund, wie noch jetzt die holländischen Kuffen, nur bedeutend hochbordiger als diese und trugen vorn und hinten einen Aufbau wie eine Art Kastell. So lange man noch keine Feuerwaffen an Bord führte, die im Mittelmeer bereits 1338, in unseren nordischen Gewässern aber erst im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts in Gebrauch kamen, befanden sich, wie zu Wilhelm

des Eroberers Zeiten, wenigstens bei den beiden vorderen Masten auf deren Spitze runde Mastkörbe, in denen die besten Bogenschützen aufgestellt wurden. Auf den Kastellen wurden die kleineren Schießwerk-



zeuge (Mauerarmbrüste und Bliden), mittschiffs, die den alten römischen Katapulten ähnlichen „Werke" oder „treibenden Werke" aufgestellt,

mit denen außer Steinen auch eisenbeschlagene Balken geschossen werden konnten, die, wenn es glückte, die feindlichen Bordwände durchbohrten.



Hansische Kogge (XIV. Jahrhundert)

Die Schniggen und Schuten waren kleinere zwei- und einmastige Fahrzeuge, die aber weniger zum Kampf als zum Truppentransport und zur Verbindung zwischen den Koggen unter sich oder mit dem Lande benutzt wurden.

Während die Holke und Koggen durchschnittlich 100 Gewappnete und 20 Pferde fassen konnten, nahmen die Schniggen und Schuten von ersteren nur 40—50 auf. Man rechnete gewöhnlich auf eine Tonne einen Gewappneten außer der seemännischen Besatzung, und die Kastelle waren der Hauptkampfplatz.

Zu Ende des Jahrhunderts kamen auch die schlanker gebauten und besser segelnden Barsen auf, die hauptsächlich als Kaper (Auslieger) gebraucht wurden.

Kehren wir nun wieder zu dem Kriegszuge der Hansen gegen Waldemar zurück, der an Streitern dem Gegner wohl mindestens gleich, an Schiffen aber überlegen war. Mit bestimmter Hoffnung glaubten die Deutschen an einen entscheidenden Sieg, aber leider sollte derselbe durch mangelhafte Führung in eine gänzliche Niederlage verwandelt werden. Die Angriffsflotte lief erst Mitte April 1362 aus, aber anstatt, wie die anfängliche Absicht war, Kopenhagen anzugreifen, segelte sie auf Ersuchen der Könige von Schweden und Norwegen nach Helsingborg, wo die Letzteren ihre Streitkräfte zu ihr stoßen lassen wollten.

Zwölf Wochen warteten die Deutschen dort vergebens auf ihre Verbündeten, die sich nicht sehen ließen und später ihr Ausbleiben mit allerlei nichtigen Gründen zu beschönigen suchten, wenngleich es ziemlich sicher scheint, daß sie absichtlich fortblieben, um den Hansen allein die Kriegslast aufzubürden.

Dann begann Wittenborg die Belagerung von Helsingborg und schiffte dazu fast sämtliche Truppen aus. Sechzehn treibende Werke warfen ihre Balken Tag und Nacht gegen die Mauern der sehr stark gebauten Feste, ohne ihr viel Schaden zu thun; doch diesen Augenblick benützte der kluge Waldemar zum Angriff. Durch die fehlenden Verbündeten waren die hansischen Truppen jetzt bei weitem schwächer als die dänischen. Sie wurden gründlich geschlagen, aber gleichzeitig fiel auch Waldemars Flotte über die von Mannschaften entblößte hansische her, nahm zwölf der größten Koggen und verbrannte eine ganze Zahl Handelsschiffe, die unter dem Schutze jener vor Anker gelegen hatten. Die Zahl der Toten und Verwundeten auf deutscher Seite ist nicht festgestellt worden, ebensowenig die der Kriegsgefangenen, obwohl dieselbe nach dem von Waldemar geforderten Lösegelde von 40,000 Mark löthigen Silbers nahe an zwei Hundert betragen haben muß.

Jedenfalls war der Schlag, der die Hansen betroffen und zwar lediglich durch die große Unvorsichtigkeit des Bürgermeisters Wittenborg, ein außerordentlich schwerer; sie konnten froh sein, daß Waldemar sie nicht gänzlich vernichtete und ihnen einen kurzen Waffenstillstand bewilligte, der es ihnen ermöglichte, die Trümmer ihres Heeres nach der Heimat zu retten.

Aber obwohl namentlich die Lübecker über die unerwartete schmähliche Niederlage so empört waren, daß des unglücklichen Wittenborgs Haupt unter dem Henkerbeil fiel, schienen die Städte doch nicht daran zu denken, mit Waldemar Frieden zu schließen, sondern die Fortführung des Krieges ins Auge zu fassen. Die Verträge mit den wendischen Reichen wurden aufrecht erhalten, ebenso die Handelssperre gegen Dänemark, so lange der Krieg dauere, scharfe Strafen auf eine Verletzung des Gebots gesetzt und Kaperbriefe Jedem erteilt, der Kaution stellte, keinem Schiffe der Städte, sondern nur den Dänen Schaden zuzufügen. Ebenso wurde beschlossen, den Pfundzoll für ein weiteres Jahr zu erheben — alles das waren Anzeichen, daß man vorläufig nicht an Frieden dachte, wenngleich der Waffenstillstand verlängert wurde, man es aber Schweden und Norwegen überließ, sich selbst mit Waldemar zu einigen, woraus sich dann schließlich ein Bündnis derselben mit letzterem ergab. Die Hansen hatten nichts dagegen, denn zum zweiten Male wollten sie sich mit so unzuverlässigen und untreuen Genossen nicht einlassen.

Wenngleich der Waffenstillstand bis 1364 verlängert und danach eine Art Frieden in Wordingborg geschlossen wurde, gingen die Vorbereitungen zum Kriege seitens der Städte doch weiter vor sich, umsomehr, als Waldemar sich nicht scheute, die eingegangenen Bedingungen nicht zu halten, aufs neue Räubereien und Kaperungen seiner Edelleute zuließ und begünstigte und die Hansen auf Schonen mit ungerechten Forderungen und Auflagen arg bedrückte.

Da alle Klagen bei dem rücksichtslosen und gewaltthätigen Waldemar nichts halfen, und auch König Hakon von Norwegen sich schlimme Uebergriffe erlaubte, so wurde 1366 zunächst in Köln eine Konföderation geschlossen, welche die wendischen, preußischen und niederländischen Städte zur gemeinsamen Abwehr verpflichtete.

Gleichzeitig wurden Unterhandlungen mit dem Fürsten Heinrich von Holstein und Herzog Albrecht von Mecklenburg angeknüpft, die zu einem festen Bunde führten, und so bereitete sich allmälig der zweite Krieg gegen Dänemark und diesmal auch gegen Norwegen vor, dessen König die Hansen in Bergen schwer geschädigt hatte.

Die Rüstungen wurden nun sehr sorgsam und energisch betrieben und Alles auf das genaueste festgestellt.

Die wendischen Städte verpflichteten sich mit den livländischen zusammen zu 10 Koggen und 20 Schniggen und Schuten, die sechs preußischen Städte zu 5 Koggen, Kampen zu einer und zwei Rheinschiffen, die Städte an der Zuyder See zu einer, und die von Seeland in Holland zu zwei Koggen, mit zusammen 2000 Gewappneten und auf je 100 Mann 20 Pferde; Lübeck allein stellte 358 Gewappnete. An Artillerie lieferte es zwei Bliden, ein treibendes Werk und eine Katze (Sturmbock) auf Rädern; die wendischen Städte außerdem acht Bliden und ein treibendes Werk. Die gesamte hansische Macht stand unter dem Oberbefehl des Lübeck'schen Bürgermeisters Hugo Warendorp, eines Mannes, dessen Name in der Geschichte der Städte, namentlich Lübecks, mit Ruhm bedeckt ist und der schon im ersten Waldemar'schen Kriege mit Auszeichnung gekämpft hatte.

Mitte April 1368 sollte die Flotte mit dem Landheer zur Abfahrt bereit sein und war es auch, denn diesmal wurden die strengsten Vorschriften gegen die Säumigen und Widerwilligen erlassen. Verhanset waren alle Orte, welche sich den gemeinsamen Beschlüssen zu entziehen suchten, friedlos die Seeleute und die Stadtangehörigen, welche in feindliche Dienste traten, geächtet, wer Dänemark oder Norwegen Lebensmittel oder Waffen zuführte.

Es lag diesmal ein furchtbarer Ernst in den Rüstungen der Hansen und König Waldemar konnte sich nicht verhehlen, daß er eine drohende Gefahr gegen sich heraufbeschworen. Desto unverständlicher bleibt es, daß er sich nicht im eigenen Lande dagegen mit allen Kräften zu wappnen suchte, sondern Dänemark verließ und in Deutschland und Polen beim Kaiser und den anderen Fürsten Hilfe suchte, die er freilich nirgends fand. Der Reichsrat regierte statt seiner und während des ganzen Feldzuges kehrte er nicht wieder nach Dänemark zurück.

77 Hansestädte sandten ihm die Kriegserklärung, die er mit einem höhnischen schlechten Witze beantwortete, obwohl ihm seine Vermessenheit theuer zu stehen kommen sollte.

Zunächst warfen sich die Hansen mit vernichtender Gewalt auf Norwegen, um König Hakon zu züchtigen, der sie so schwer bedrückt und beraubt hatte. Sie plünderten und verbrannten an der Südküste Norwegens alle Städte, so daß er demütig um einen Waffenstillstand

bat, den man ihm dann auch bis Ostern 1369 gewährte. Bergen wurde mit 10 Schiffen erobert, der königliche Hof daselbst niedergebrannt und Hakon gab später den ihm zugefügten Schaden auf $2^1/_2$ Millionen Mark an.

Danach ging es im Mai gegen Dänemark mit ebensolcher Wucht. Kopenhagen wurde genommen, geplündert und der Erde gleich gemacht, der Hafen durch versenkte Schiffe gesperrt und das Schloß mit hansischen Truppen belegt, um als Mittelpunkt ihrer Kriegsoperationen zu dienen.

Ganz Seeland wurde geplündert und verwüstet, alle dänischen Schiffe genommen oder verbrannt.

Dann wandte man sich nach Schonen, wo der verbündete König Albrecht von Schweden bereits vorgearbeitet, die Feste und Insel Oeland erobert hatte, und bis Juli war Schonen mit allen seinen festen Plätzen den Dänen entrissen.

Mit dem Herzoge Albrecht von Mecklenburg und Graf Heinrich von Holstein wurden nacheinander Moen, Falster und Laaland unterjocht.

König Albrecht bestätigte nach Eroberung Schonens den Hansen alle früheren Gerechtsame; unter dem Schutze ihrer Flotte konnten sowohl Heringsfang wie Handel wieder in Sicherheit vor sich gehen und von neuem aufblühen.

Während des Winters 1368 suchten die Waldemar befreundeten Fürsten zu vermitteln, aber die Hansen waren klug genug, sich dadurch nicht in Sicherheit wiegen zu lassen und ließen sowohl ihre Flotte wie ihre Truppen gerüstet in Dänemark, denn die Feste Helsingborg war noch im Besitze des Feindes. Die Verhandlungen zerschlugen sich und im Mai des folgenden Jahres begann dann auch, nachdem das Schloß während des ganzen Winters blockiert gehalten war, die eigentliche Belagerung. Die Dänen hielten sich tapfer und es dauerte zwei volle Monate, ehe sich die Besatzung auf Gnade und Ungnade ergeben mußte.

Der kriegskundige Warendrop, unter dessen kluger Führung die Städte so großartige Erfolge errungen, fiel leider im August ds. Js.

bei der nachfolgenden Belagerung und Eroberung der starken Feste Liedholm unweit der Küste Schonens. Eine Erztafel mit Inschrift in der Marienkirche in Lübeck sichert sein Andenken in der Nachwelt.

Die Hansen waren nun Herren des Sundes, ihre Schiffahrt in Ost- und Nordsee frei und ungehemmt durch die nordischen Könige und entwickelte sich von neuem mächtig.

Waldemar und der dänische Reichsrat sahen ein, daß ihr Land verloren sei, wenn sie sich nicht beugten, und da Ersterer noch immer nicht zurückgekehrt war, leitete der Letztere im Auftrage des Königs Verhandlungen ein, die im Mai 1370 zu dem Stralsunder Frieden führten.

Die Städte waren jedoch so vorsichtig, sich das mit dem Schwerte Errungene nicht wieder durch die Diplomaten entreißen zu lassen oder sich mit bloßen Versprechungen zu begnügen. Sie forderten und erhielten Garantien, um fortan gegen Willkürakte gesichert zu sein. Sie strebten nicht nach Landgewinn, sondern ihr ganzes Handeln war nur auf Sicherung ihrer Schiffahrt und Aufrechterhaltung ihrer Privilegien in den nordischen Reichen bedacht. Unter wiederholter Anerkennung ihrer bisherigen Gerechtsame und freien Handels im ganzen dänischen Reiche seitens der hansischen Kaufleute bedangen sie sich die Besetzung der vier wichtigsten festen Schlösser Schonens mit den dazu gehörigen Landstrichen aus, und zwar auf die Dauer von 15 Jahren, während deren ihnen $^{2}/_{3}$ aller Einkünfte zufließen sollten.

Aber gleichzeitig stellten sie auch noch die weit demütigendere Bedingung, daß, falls bei Lebzeiten Waldemars dieser etwa einen anderen Herrscher Dänemarks einsetzen oder nach seinem Tode ein anderer auf den Thron kommen sollte, dies nicht ohne Einwilligung der Hansen geschehen dürfe. Ebenso solle Waldemar diesen Vertrag besiegeln, wenn er sein Reich behalten wolle.

Auf alle diese Bedingungen mußte der Reichsrat eingehen und die Städte gewannen durch den Frieden ein politisches Uebergewicht über den Norden und eine so große politische und militärische Macht, wie sie dieselbe nie zuvor besessen. Sie begannen damit auch eine ganz andere und mächtigere Stellung im eigenen Vaterlande ein-

zunehmen, die sie auf den Gipfel ihrer Entwicklung führte und der Hansa für die nächsten 100 Jahre ein gewaltiges Ansehen verschaffte, das ihr nicht nur in den nordischen Gewässern, sondern auch bis zum Mittelmeere hin in den damals bekannten Handelsstraßen die Herrschaft zur See gab.

Die Friedensverhandlungen mit Norwegen zögerten sich sehr lange hin. Nach wiederholter Verlängerung des Waffenstillstandes kam der Friede 1377 endlich zu Stande. Die Städte erhielten die Bestätigung aller früher besessenen Rechte und außerdem bedangen sie sich aus, daß ihre Schiffe mit dem hansischen Wimpel, dem Flieger im Top, in alle norwegischen Häfen einfahren durften, und denselben erst beim Anlegen nieder zu holen hatten, ein Zeichen ihrer unbestrittenen Seeherrschaft.

1375 starb Waldemar. Kaiser Karl IV. begünstigte dessen Enkel Albrecht, den Sohn des gleichnamigen Herzogs von Mecklenburg; die Hansestädte waren jedoch nicht damit einverstanden und unter ihrem Einfluß wurde der fünfjährige Olaf, Sohn Hakons von Norwegen und Margarethas, einziger überlebender Tochter Waldemars III. unter Vormundschaft der Mutter zum Könige gewählt, und seit dem Tode Hakons (1380) führte sie die Herrschaft über Dänemark und Norwegen allein. Sie war eine außerordentlich kluge und energische Frau und gab ihre Ansprüche auf Schweden, die sie zu haben glaubte, nicht auf. König Albrecht hatte sich in seinem Lande durch Mißregierung verhaßt gemacht; der Adel, der ihn seinerzeit nach König Magnus Absetzung auf den Thron gerufen, fiel von ihm ab. Margarethe erklärte ihm den Krieg, besiegte ihn 1389 in der Schlacht bei Falköping vollständig; er verlor die Krone, wurde sieben Jahre lang von der Königin gefangen gesetzt und diese, deren Sohn Olaf schon 1387 gestorben war, stiftete die Kalmar'sche Union und wurde Alleinherrscherin der drei nordischen Reiche.

Wenngleich sich die Hansa während dieser Wirren 15 Jahre lang des Friedens erfreute, ihr Handel blühte, ihr Reichtum und Ansehen in stetem Wachsen begriffen war, zeigte sich für sie infolge der Krieges zwischen Norwegen und Schweden eine Gefahr, die von anderer Seite ihren Wohlstand auf das schlimmste bedrohte, und deren Bewältigung nicht nur ungemeine Energie und Kosten erforderte, sondern viele Jahr-

zehnte lang sie auf das schlimmste schädigte, ehe es gelang, sie gänzlich wieder zu bannen.

Es war dies die Pest des von den Vitalienbrüdern in so großartigem Maßstabe betriebenen Seeraubs, daß oft ganze Jahre lang der Handel der Städte vollständig auf der See gelähmt wurde.



Die Vitalienbrüder.



Solange Geschichte uns überliefert ist, berichtet sie auch von Seeraub, den die alten Völker trieben, sobald sie gelernt hatten, mit Schiffen die See zu befahren. In jenen Urzeiten, wo man seßhafte Lebensweise nicht kannte und die Ausbeute der Jagd und des Fischfanges oft nicht vor Hunger schützte, lebte jede kleine, aus der Familie hervorgegangene Völkergemeinschaft streng abgeschlossen für sich. Sie betrachtete alle außer ihres Kreises stehenden Menschen als Feinde und ihren Besitz als gute Beute. Sich dieser durch List und Gewalt zu bemächtigen und damit das eigene Leben zu fristen oder annehmlicher zu gestalten, galt nicht nur für erlaubt, sondern auch für ruhmvoll.

Fanden in diesen Umständen schon die ersten Landkriege ihre Erklärung und gewissermaßen ihre Berechtigung — wie viel verlockender mußte es nach der Erfindung der Schiffahrt erscheinen, solche Raub-

züge zur See zu unternehmen, wobei weit weniger Gefahr drohte, der Nachbar ungewarnt überfallen und die gemachte Beute ungefährdet fortgeschafft werden konnte.

Was uns deshalb alte Schriftsteller und Dichter über dergleichen Thaten berichten, beruhte auf piratischen Acten. Die Sagen von Bacchus, der Argonautenfahrt, der trojanische, ja selbst der peloponnesische Krieg — ihnen allen lagen Raubzüge zur See zu Grunde und es dauerte unendlich lange Zeit, bis sich das Rechtsgefühl unter den Völkern soweit herausbildete, um die Piraterie vom Standpunkt der Moral aus zu verdammen.

Können wir es auch verstehen, wenn Homer seine Helden, „die mit ihren Schiffen das schäumende Meer durchzogen,“ darob verherrlicht, so ist es doch schwer begreiflich, wie zur Zeit der höchsten Blüte und Zivilisation Griechenlands ein Schüler des Sokrates, der hochgebildete Xenophon, es bedauerte, daß Athen nicht auf einer Insel liege, da es dann ohne Furcht vor Wiedervergeltung seine Kaperflotten aussenden könne, soweit sich seine Meeresherrschaft erstrecke.

So war es erklärlich, daß das Seeräuberwesen im Mittelmeere so viele Jahrhunderte lang eine große Rolle spielte und eine Ausdehnung annahm, von der wir uns heute gar keinen Begriff machen können.

Die Phönizier begannen damit; neben ihren Handelsgeschäften raubten sie Menschen, um ihre Sklavenmärkte zu bevölkern; ihnen folgten die Griechen und Karthager, und neben diesen großen Räubern finden wir eine ganze Reihe kleiner, Etrusker, Ligurier, Illyrier, Carier und Cilicier, unter ihnen nur eine einzige ehrenwerte Ausnahme, die Bewohner der Insel Rhodus, die Jahrhunderte lang mit unbeugsamer Energie die Piraten verfolgten.

Als die Römer die Karthager besiegt hatten, nannten sie stolz das Mittelmeer „nostrum mare“, aber mit Unrecht. Sie besaßen es nicht, ließen ihre Flotte verfallen, und während die Republik ihrem Zusammenbruch entgegen ging und in Bürgerkriegen ihre Kraft verzehrte, erhoben die Piraten in drohender Weise ihr Haupt.

Im Jahre 88 v. Chr. machte Mithridates sie zu seinen Verbündeten, entriß Rom mit ihrer Hilfe die östlichen Provinzen und ließ an einem Tage Hunderttausend ihrer Bewohner ermorden. Zwar

wurde er durch Sulla besiegt, aber die Piraten wurden damit nicht ausgerottet. Sie sammelten sich in Cilicien, beherrschten von dort das ganze Mittelmeer, schnitten Rom alle Zufuhren ab und bedrohten es mit einer Hungersnot. Publius Servilius schlug sie, zerstörte ihre festen Plätze, aber ohne sie vernichten zu können. Quintus Metellus tötete bei der Eroberung von Kreta 24,000 derselben, Lucullus 8000, aber es verschlug nicht viel, denn wie der Hydra erwuchsen ihnen stets neue Köpfe. Ihre Flotten zählten nicht weniger als 1000 Schiffe, sie hatten 700 Städte in ihrer Gewalt, eroberten Delos, raubten dessen Tempelschätze und führten die Bewohner als Sklaven fort. Wiederum blockierten sie ganz Italien und eine Hungersnot drohte von neuem.

Ein Notschrei ging durch das Land. Pompejus, mit unumschränkter Gewalt bekleidet, wurde mit 500 Kriegsschiffen, 120,000 Mann Infanterie und 5000 Mann Kavallerie gegen sie ausgesandt. Sie flohen, aber Pompejus wußte sie zu finden. In 40 Tagen waren sie vernichtet oder in ihre Schlupfwinkel geflüchtet, von Pompejus verfolgt. Innerhalb dreier Monate wurden durch seine Truppen 10,000 Piraten getötet, 20,000 zu Gefangenen gemacht, 400 ihrer Schiffe genommen, 1300 andere in den Grund gebohrt, ihre Waffenplätze verbrannt und 120 ihrer festen Zufluchtsorte erobert.

Damit waren sie ins Herz getroffen; Rom war jetzt endlich wirklich Herrin des Meeres, und zwanzig Jahre lang bis zum Tode Cäsars wagten sich die Piraten nicht mehr hervor.

Fast erscheint es als ein tragisches Geschick, daß alsdann der Sohn desjenigen Mannes, der mit so furchtbarer Energie das Korsarentum vernichtete, es wieder zum Leben erwecken sollte. Sextus Pompejus bemächtigte sich nach Cäsars Ermordung Siziliens, wollte sich zum Herrn des Meeres machen, rief alle verborgenen Piraten der bekannten Erdteile zu sich und blockierte abermals Italien. Octavius wurde dreimal von ihm besiegt und zum vierten Male zerstörte ein Sturm dessen Flotte. Doch eine neue Flotte von 300 Schiffen unter Agrippa zog gegen den gleichstarken Sextus. Diesmal wurde er vollständig geschlagen und entkam nur mit 17 seiner Triremen nach Asien. Dort ereilte ihn sein Geschick; Octavius nahm ihn gefangen und er endete unter dem Beile des Henkers. Damit hatte das Piratentum im Mittelmeere seine letzte Kraft eingebüßt; schlagfertige Flotten ver-

hinderten sein Wiederaufleben und unter dem Kaiserreich blieb das Mittelmeer 300 Jahre von ihm befreit.

Wie schon in den vorhergehenden Kapiteln erwähnt, nahmen bald nach Beginn unserer Zeitrechnung die Seeräubereien in unsern nordischen Meeren Aufschwung, wenn auch nicht in entfernt so ausgedehnter Weise wie damals im Mittelmeere. Sachsen, Franken und Wikinger trieben sie fast 1000 Jahre lang und vergebens waren die Kämpfe der friedlichen Küstenbewohner dagegen. Die Einführung des Christentums änderte daran wenig und das 14. Jahrhundert mit seinen rechtlosen Zuständen und den steten Kämpfen der Hansen gegen die nordischen Reiche leistete der Piraterie großen Vorschub. Bereits 1377 durchstreiften Seeräuber in Haufen zu 400 Mann die Ostsee und machten sich furchtbar. Einzelne Städte rüsteten Kriegsschiffe gegen sie, die sogenannten Fredekoggen, weil sie die See befrieden sollten, so z. B. Lübeck und Stralsund, aber der Erfolg war nur geringfügig, da die Piraten in Dänemark überall Unterschlupf fanden und namentlich unter stillschweigender Billigung der Regierung Edelleute dabei beteiligt waren.

1384 gelang es mit zwei großen Koggen und einigen Schniggen die See einigermaßen zu säubern und im folgenden Jahre räumte Wulf Wulflam, der nachmalige Bürgermeister von Stralsund, mit zwei Fredeschiffen gründlich unter ihnen auf. Es war ihm mit Bezug auf die Piraten dictatorische Gewalt übertragen und er machte mit ihnen kurzen Prozeß. Die genommenen Schiffe wurden verbrannt, die Führer geköpft und die Besatzungen ertränkt.

Sehr kam ihm dabei die Bewaffnung seiner Hauptkogge mit Geschützen zu statten, die hier zum ersten Male in der hansischen Marine neben Bliden auftreten,. von denen Wulflam auf seinen Schiffen noch 32 hatte. Er führte sechs „Donnerbüchsen" an Bord, wie die Chroniken sie nennen, und ihnen, sowie seinem Eifer, mit dem er zwei Sommer lang die ganze Ostsee durchstreifte, gelang es, die Piraten in Schrecken zu setzen und zu verscheuchen, da endlich auch Dänemark und Norwegen, beide selbst sehr durch sie geschädigt, sich bewogen gefunden hatten, ihnen in ihren Häfen keinen Zutritt mehr zu geben.

Vier Jahre lang war ziemliche Ruhe geschaffen und man hörte

in dieser Zeit wenig von Seeräubern, wenngleich nun die Landstraßen von ihnen desto ärger heimgesucht wurden, als ein Ereignis eintrat, das die Piraterie wieder in einer Weise heraufbeschwor, die fast an die römischen Zeiten erinnerte und die ganze Hansa Jahrzehnte lang in die schlimmste Bedrängnis brachte.

Nach der Besiegung und Gefangennahme Albrechts von Schweden durch die Königin Margarethe 1389 fiel ihr mit Ausnahme von Stockholm, wo sehr viele Deutsche angesiedelt waren, das ganze Land zu, da ersterer sich sehr verhaßt gemacht und sich fast nur auf deutsche Hilfsvölker gestützt hatte. Margarethe schloß Stockholm von der Landseite ein und versuchte es auszuhungern. Die Hansa als solche hielt sich neutral, jedoch nahmen die unter Mecklenburgischer Schutzherrschaft stehenden Städte Wismar und Rostock für den Sohn ihres Herzogs Partei. Da Stockholm aus Mangel an Lebensmitteln demnächst zu fallen drohte, kam es darauf an, ihm Lebensmittel zuzuführen, sowie die nordischen Reiche auf jede Weise zu schädigen, um dadurch Margarethe zur Freigabe König Albrechts zu zwingen.

Zu diesem Zwecke griffen sie, wenn auch unter ernster Mißbilligung aller übrigen Ostseestädte und des Hochmeisters des deutschen Ritterordens zu einem sehr zweischneidigen Mittel, das sich in seinen Folgen furchtbar zeigen und fast den ganzen Hansabund sprengen sollte. Der Rat beider Städte erließ nämlich einen Aufruf, daß alle diejenigen, welche gesonnen seien, auf eigene Kosten und Gefahr gegen die drei nordischen Reiche zu abenteuern und zugleich Stockholm mit Lebensmitteln zu versorgen, eingeladen seien zur Empfangnahme von „Stehlbriefen“ (Kaperbriefen) sich bewaffnet in Rostock oder Wismar einzufinden, deren Häfen ihnen offen stehen sollten, und wo sie ihren Raub lagern und verkaufen könnten.

Diese Aufforderung hatte einen ungeahnten Erfolg. Von allen Seiten strömte raublustiges Gesindel zusammen, an dessen Spitze deutsche, dänische und schwedische Edelleute traten und die sich Vitalien- (Victualien-) Brüder nannten, weil als scheinbarer Zweck die Versorgung Stockholms mit Lebensmitteln galt. Sehr bald zeigten sie sich jedoch in ihrer wahren Gestalt mit Raub, Mord und Brand. Nicht nur die feindlichen Küsten suchten sie heim, sondern mit Ausnahme der Mecklenburgischen Schiffe beraubten sie auch alle hansischen, deren sie

habhaft werden konnten. Sie bildeten geschlossene Genossenschaften, hatten eigene Gesetze und gingen auch unter dem Namen „Likendeeler", weil sie nach ihren Satzungen ihre Beute gleichmäßig unter sich verteilten. Ihr Wahlspruch war „Gottes Freund und aller Welt Feind" und sie nisteten sich an den Küsten Rügens und Pommerns ein, um von ihren Verstecken aus die Kauffahrer zu überfallen. Allein sie begnügten sich nicht nur mit Raub, sondern verfuhren auf das grausamste mit den unglücklichen Besatzungen der genommenen Schiffe. Wer von diesen nicht zu ihrer Gemeinschaft übertreten wollte, wurde erbarmungslos zu Tode gemartert oder ertränkt.

Freilich, wer von ihnen in die Hände der Fredekoggen fiel, den traf unwiderruflich das Henkerbeil, der Strick oder Ertränken und einmal ereilte hundert von ihnen ein schlimmes Geschick.

Sie hatten sich 1391 an eine große Stralsunder Kogge gewagt, fanden aber einen so kräftigen und tapferen Widerstand, daß sie nicht nur ihren Zweck nicht erreichten, sondern ihre Fahrzeuge genommen und die nicht im Kampfe Getöteten sämtlich gefangen genommen wurden.

Da die Stralsunder jedoch die große Zahl der Gefangenen auf ihrem Schiffe nicht unterzubringen wußten und auch fürchteten, daß sie eines Nachts von ihnen überrumpelt werden könnten, verfielen sie auf ein sehr drastisches, aber ebenso wirksames Mittel, um sie bis zur Ankunft im Hafen unschädlich zu machen. Das auf der Heimkehr begriffene Schiff hatte eine Menge leerer Biertonnen geladen. Man nahm den einen Boden heraus, machte ein Loch hinein, steckte in jede einen Vitalienbruder und schlug die Tonne wieder zu, so daß nur der Kopf durch die Oeffnung schaute. Nachdem man die meisten auf diese Weise eingetonnt, um den Rest nicht mehr fürchten zu müssen, stapelte man die Tonnen wie vorher im Schiffe auf, infolgedessen die Piraten wohl lebhaft an die von ihnen selbst verübten Martern erinnert sein mögen und brachte sie nach Stralsund, wo sie sämtlich enthauptet wurden.

Indessen solche Bestrafungen trafen wohl die einzelnen, aber schreckten die übrigen nicht oder wenig. Der in Aussicht stehende Gewinn war zu groß und verlockend; immer mehr Gesindel strömte herbei und im Jahre 1392 beherrschten sie schon fast die ganze Ost-

see. Sie hatten sich jetzt hauptsächlich auf der Insel Gotland festgesetzt, dort feste Schlösser und Türme erbaut, und fanden in Wisby sowohl Lagerplätze wie willige Abnahme für ihre Beute, während sie selbst und ihre Schiffe dort einen ruhigen und unbehelligten Aufenthalt während des Winters genossen.

Durch die von ihnen gekaperten Fahrzeuge vermehrten sie ihre Zahl so stark, daß sie fortan nicht mehr einzeln, sondern in kleinen Flotten auf Raub auszogen, so daß der Rat von Lübeck unter Androhung strenger Strafen den Befehl für die hansischen Schiffe erließ, fortan nur bewaffnet und nicht unter zehn über See zu fahren.

Daß unter so bewandten Umständen der ganze Seehandel stockte und fast gänzlich brach liegen mußte, war erklärlich.

Die so ergiebige Schiffahrt nach Schonen und der Heringsfang wurden drei Jahre lang unterbrochen, in den Städten herrschte eine ungemeine Teuerung und die Stimmung der Bevölkerung wurde eine verzweifelte.

Auf die Piraten übte die Verordnung jedoch eine andere Wirkung. Die wenigen Schiffe, welche jetzt noch die Ostsee befuhren, versprachen nur geringe Beute, und sie warfen sich deshalb jetzt zum großen Teile auf die Küsten von Dänemark und Norwegen, eroberten, plünderten und verheerten die Insel Moen und die reiche Stadt Bergen. Ein anderer Teil wandte sich nach Livland und Esthland, wo ihre Zahl sich in zwei Jahren bis zu 2000 vermehrte und sie die Bewohner auf das schrecklichste plagten.

Vergebens suchten die übrigen Hansen auf Rostock und Wismar einzuwirken, den unseligen Streit mit Margarethe, der so schwere Folgen nach sich zog, zu beenden, und vergebens waren die Mahnungen des Hochmeisters im Namen seiner Städte. Jene weigerten sich, so lange die Königin nicht Albrecht aus der Gefangenschaft befreien würde, und ebensowenig trug diese den bezüglichen Vorschlägen Lübecks Rechnung.

Es blieb nichts anderes übrig, als vorläufig die Schiffahrt gänzlich einzustellen, sodann aber eine genügende Flotte mit entsprechender Zahl von Bewaffneten auszurüsten, um die gefährlichen Piraten auszurotten. Nach einigen vergeblichen Tagefahrten kam dann endlich auch ein dahingehender Beschluß zu stande.

1394 wurden nicht weniger als 31 Fredekoggen und 6 kleinere Schiffe mit 3500 Gewappneten bestimmt, aber nun wollten die preußischen Städte, auf welche 10 Koggen mit 1000 Bewaffneten entfielen, wieder nicht mitthun. Sie verlangten, daß zuvor Dänemark der Krieg erklärt und Wismar wie Rostock zum Ersatz des allein durch ihre Schuld angerichteten Schadens verpflichtet werden sollten.

Auf die erstere Bedingung glaubten die übrigen Hansestädte nicht eingehen zu sollen, stellten jedoch ihr Kontingent allein, wenngleich dadurch der Zweck voraussichtlich nicht erreicht werden konnte, den Piraten gänzlich das Handwerk zu legen.

Diese verwegenen Gesellen fuhren inzwischen unbeirrt fort zu rauben und zu plündern, wenn sie auch außerdem freilich ihr Versprechen der Verproviantierung Stockholms wenigstens teilweise einhielten, wie z. B. einer ihrer Anführer, Meister Hugo, von dem die Chronisten erzählen, daß er nicht zu dem „vermaladeieten und heillosen Volke der Teufelskinder" gehört und sich „geziemend" der wilden und schonungslosen Raubsucht enthalten habe. Er muß ein findiger Mann gewesen sein, denn er entging dem Schicksale seiner meisten Genossen, einen Kopf kürzer gemacht zu werden, nur durch eine besondere Kriegslist.

Gegen das Ende des Jahres 1394, als in dem noch immer von den Dänen zu Lande eng umschlossenen Stockholm Hungersnot begann, mußten Wismar und Rostock daran denken, die Stadt noch vor Anfang Winters zu verproviantieren und schickten acht große Schiffe mit Lebensmitteln und der nötigen Zahl von Vitalienbrüdern besetzt, unter Führung des Hauptmann Hugo dorthin.

Der Wind war ungünstig, die Ueberfahrt ging langsam von statten und plötzlich trat solche Winterkälte ein, daß die Schiffe in geringer Entfernung von der schwedischen Küste einfroren. Die Dänen waren nah; hier wurde ihnen ein guter Fang in Aussicht gestellt und Hugo mußte gewärtig sein, daß sie sehr bald kommen und seine unbeweglichen Schiffe überfallen würden. Da ersann er eine List, die ihm, wenn sie gelang, Rettung versprach. Er schickte zur Nachtzeit seine Vitalienbrüder ans Land in eine nahegelegene Waldung, ließ durch sie eine Masse Bäume und Sträucher herbeischleppen, dieselben als hohen Wall um die Schiffe auftürmen und bei der scharfen Kälte

mit Wasser begießen, so daß ein umschließender Eisberg entstand, der seine Flotte fast unangreifbar machte.

In den nächsten Tagen rückten die Dänen mit schweren Wurfmaschinen an, da das Eis inzwischen für letztere haltbar genug geworden war. Sie hofften trotz der Umwallung die Schiffe damit vernichten zu können. Sie waren bereits so nahe, daß der Angriff am nächsten Tage zu erwarten stand. Nun ließ jedoch Hugo in der Nacht das Eis in breiter Strecke um die Schiffe aufhauen, und da es leicht wieder zufror, die Lücke mit Schnee bedecken. Als dann die Dänen in der Hoffnung eines leichten Sieges am nächsten Morgen mit einer ganzen Zahl ihrer Maschinen heranstürmten, brachen sie durch das dünne Eis und sanken zum größten Teil in die Tiefe.

Hugos List war geglückt, die Feinde wagten keinen weiteren Angriff und die Schiffe blieben bis zum Eintritt von Thauwetter während des Winters unangefochten liegen, um alsdann in den Hafen von Stockholm einzulaufen und die Stadt mit Lebensmitteln zu versehen.

Der im Frühjahr 1395 ausgelaufenen Flotte gelang es, im Verlaufe ihres Seezuges die Ostsee soweit zu befrieden, daß in diesem Jahre die Schiffahrt ziemlich gesichert und ein großer Teil der Seeräuber eingefangen oder verscheucht wurde.

Inzwischen hatten die steten und schließlich drohend werdenden Klagen der Hansen und des Hochmeisters über unerhörte Schädigung der Schiffahrt auf Margarethe Eindruck gemacht. Sie erinnerte sich der Niederlage Waldemars und hielt es für besser, nicht wieder die offene Feindschaft des Bundes herauszufordern, durch die sie ihren Thron auf das Spiel setzen konnte.

Sie trat in Verhandlungen ein und es kam ein Vertrag zu stande. Unter Bürgschaft von sieben Städten wurde Albrecht mit seinem Sohne in Freiheit gesetzt, ihnen der Besitz von Gotland mit Wisby zugesprochen, während Stockholm von den Hansen besetzt wurde, und die Königin versprach, fortan nicht nur keine Vitalienbrüder in ihren Häfen zu dulden, sondern auch zu ihrer Unterdrückung Hilfe zu leisten. Damit hatte die unheilvolle Fehde, die so viel schweren Schaden verursacht, ihr Ende erreicht.

Nun galt es, sich mit aller Kraft gegen die Piraten zu wenden. Die bisherige Uneinigkeit der Städte, welche eine Zeit lang den Be-

stand des Bundes bedroht hatte, war jetzt glücklicher Weise beseitigt; sowohl Rostock und Wismar wie die preußischen Städte waren bereit, sich den gemeinsamen Schritten anzuschließen und abermals wurde eine starke Flotte von Fredekoggen zur Säuberung der See entsandt. Mit dem Friedensschlusse war jetzt auch der letzte Schein einer Berechtigung für das Treiben der Vitalienbrüder fortgefallen und es wurde beschlossen, unnachsichtlich gegen sie vorzugehen.

Stralsund begann mit 10 Koggen, Lübeck folgte mit nicht weniger als 20. Es wurde ein förmliches Treibjagen eröffnet und mit großem Erfolge. Eine beträchtliche Zahl der Piratenschiffe wurde von den stark gebauten Koggen ohne weiteres übergesegelt und in den Grund gebohrt, während man sich um die Besatzungen nicht kümmerte und sie ertrinken ließ. Hunderte der Seeräuber wurden erschlagen, andere Hunderte gefangen genommen, einmal zugleich dreißig, das andere Mal sechzig, dann wieder über hundert.

Teils wurden sie ertränkt, teils enthauptet oder man sperrte sie ein und gab ihnen als Nahrung nur Wasser und Brot oder dünnes Bier, bis sie vor Erschöpfung starben oder verlahmten. Es war von der Hansa bestimmt, daß fortan keinem Seeräuber das Leben geschenkt werden solle und man verfuhr mit ihnen, die so viele und unsagbare Schandthaten verübt, erbarmungslos.

Einige Zeit danach erschien ein Hauptmann der Vitalienbrüder mit einer großen Zahl Genossen in der Nähe von Stralsund, um den Tod seiner Freunde mit Raub und Mord zu rächen, allein statt dessen wurden sie nicht nur geschlagen, sondern auch der größte Teil von ihnen mit ihrem Führer, dem dänischen Edelmann Moltke an der Spitze gefangen genommen, um ihre verbrecherische Laufbahn unter dem Beile des Henkers zu enden.

Ueberhaupt finden wir unter den Piraten so manche Namen entarteter Adeligen, deren Geschlechter noch heute blühen, wie Manteuffel, Barnekow, Preen, die sämtlich ihre schwere Schuld mit dem Tode büßen mußten.

Unter so furchtbar ernster und mitleidsloser Verfolgung sahen die Vitalienbrüder ein, daß ihre Tage in der Ostsee gezählt seien und sie flüchteten nach allen Seiten. Nur Gotland mit Wisby blieb ihre Zufluchtsstätte, wo sie Schutz bei Herzog Albrechts Landeshauptmann

fanden, doch auch dort sollte sie ihr Geschick ereilen. Lübecker und preußische Schiffe griffen eine Zahl von ihnen auf, um sie kurzer Hand zu richten, aber bis auf weiteres gelang es doch nicht, sie dort gänzlich zu vertreiben, und namentlich hatten von Gotland aus die preußischen Städte und deren Schiffe von ihnen zu leiden.

Da griff jedoch der Hochmeister Konrad von Jungingen energisch ein. Trotz der Versprechungen Albrechts, keine Vitalienbrüder in Gotland zu dulden, schützte sein Hauptmann Swen Sture sie gegen Abgabe der halben Beute, und ihre Zahl wuchs dadurch immer mächtiger an.

Diesem Unwesen beschloß nun der Hochmeister ein gründliches Ende zu machen. Auf einer Tagfahrt in Marienburg 1397 stimmten die Ordenskapitel und die preußischen Städte seinen Plänen zu, versprachen willige Unterstützung und es wurden auf das schleunigste 80 große und kleine Schiffe ausgerüstet und die Flotte mit 5000 Mann Infanterie, Kavallerie und Geschütz nach Gotland gesandt. Sie lief Mitte März von Danzig aus, gelangte ungefährdet nach Gotland, und ankerte im Hafen von Garn, in dessen Nähe sich das feste Schloß Landeskron, ein Hauptsitz der Vitalienbrüder, befand. Fünfzig Ordensritter stellten sich an die Spitze des Kriegsvolks und rückten gegen Wisby, als sie erfuhren, daß Swen Sture sich mit den Vitalienbrüdern dorthin begeben, wo auch Herzog Johann von Mecklenburg sich aufhielt. Die Flotte segelte nun ebenfalls vor die Stadt und die Ordenshauptleute forderten vom Herzoge die Uebergabe. Als dieser erklärte, er sei selbst von den Vitaliern überwältigt und machtlos, brach das Ordensheer erst alle Raubschlösser in der Umgegend, umzingelte Wisby auch zu Lande und es wurde erstürmt. Swen Sture entkam mit 400 Piraten, alle übrigen wurden auf der Insel gefangen genommen und enthauptet.

Damit ging Gotland in die Herrschaft des Ordens über. Sämtliche Raubburgen wurden niedergebrannt und zerstört, alle solche, von denen die Hansen oder der Orden je Schaden erfahren, aus dem Lande gewiesen, der Hafen und die Stadt dem Verkehr für alle Kaufleute geöffnet, Wisby gut befestigt, mit einer Besatzung des Ordens versehen, und dann segelte die Flotte nach Danzig zurück, nicht jedoch, ohne

daß verschiedene Fredekoggen in See gelassen wurden, um wieder auftauchenden Piraten entgegenzutreten.

An sie schlossen sich noch eine Reihe Koggen der anderen Städte; auch die Königin Margarethe sandte einige, um neues Sammeln der Vitalienbrüder zu verhindern. Diese teilten sich jetzt in drei Haufen, von denen der eine nach Rußland floh, um dort in die Newa einzudringen, aber nach vielen Missethaten in Jahresfrist zum größten Teil durch Hunger, Kälte und Krankheit aufgerieben elend zurückzukehren. Der zweite ging in das atlantische Meer hinaus; auch dort hörte man von ihnen mit Raub und Mord, aber nur kurze Zeit, dann waren sie verschollen. Der dritte Haufen endlich floh nach Ostfriesland.

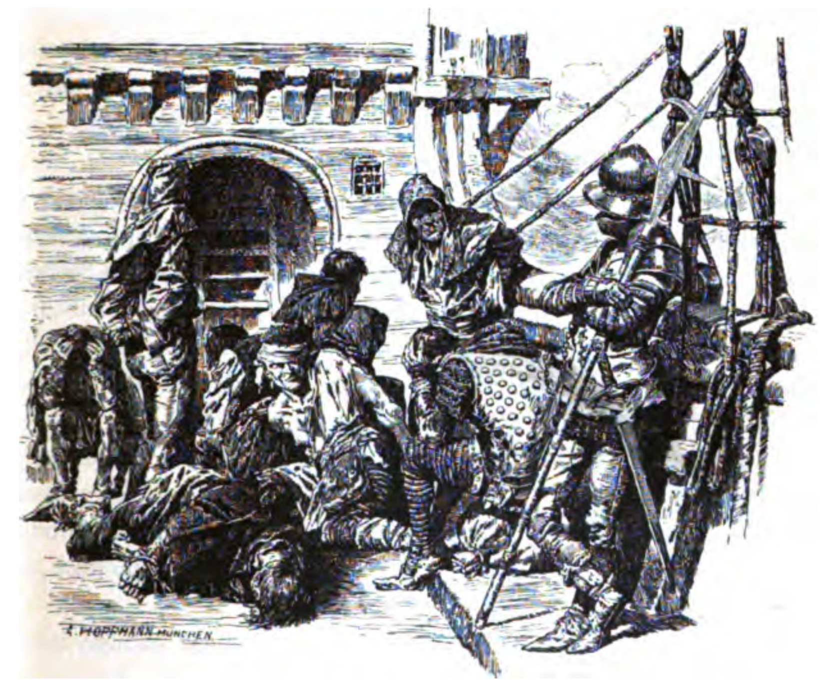
Die Ostsee war nun zwar von ihnen so ziemlich befreit, die Schiffahrt begann aufzuatmen, aber dafür blühte das Raubwesen in der Nordsee desto schlimmer wieder auf. Die ostfriesischen Häuptlinge nahmen die Vitalienbrüder mit offenen Armen auf, gaben ihnen Unterstand und Hilfe, und es mußte abermals große Kraft aufgewandt werden, um sie zu besiegen.

Die Zahl der friesischen Häuptlinge war groß, mehr als zwanzig. Einer suchte sich auf Kosten des andern zu erheben, und den meisten derselben war deshalb die Ankunft der Vitalienbrüder, kühner, raublustiger Gesellen, sehr willkommen, um sie zur Bekämpfung der andern in ihre Dienste zu nehmen, und sie teils zu Lande zur Besiegung ihrer Rivalen zu verwenden, hauptsächlich aber auch sich durch ihre Seeräuberei zu bereichern und damit mächtiger zu werden.

Besonders waren es zwei von ihnen, Witzold von Brockmerland und Hisko von Emden, die den Piraten ihre Häfen Emden, Marienhafen und Aurichhafen öffneten und denen sie deshalb in großen Mengen zuströmten. Sehr bald begannen sie dann auch ihre unheilvolle Thätigkeit in der Nordsee aufs neue, kaperten auf Elbe und Weser, sowie an der flandrischen Küste alle die Schiffe, welche ihnen in den Wurf kamen und schonten ebensowenig die anderen Nationen, soviel sie derer habhaft werden konnten. Bei der Hansa liefen Klagen über Klagen der Geschädigten ein, so daß diese wieder den Befehl erließen, nur mit 20 Schiffen zusammenzusegeln und zwar in Begleitung von zwei Fredekoggen, allein auch das war nicht ausreichend,

den Handelsschiffen den nötigen Schutz gegen die unternehmenden und vor nichts zurückschreckenden Räuber zu gewähren.

Es wurde daher beschlossen, sie mit Heeresmacht in ihren Schlupfwinkeln Ostfrieslands selbst aufzusuchen und sie durch Zerstörung ihrer festen Plätze und Raubburgen unschädlich zu machen, umsomehr, als sie neuerdings wieder bedeutenden Zuzug aus der Ostsee erhalten hatten. Als in dieser nach des Hochmeisters und der Hansestädte kräftiger Handlungsweise die Ruhe hergestellt schien und die Erlaubnis zur



Gefangene Vitalienbrüder.

freien Fahrt erteilt war; versuchte nämlich der Herzog von Vorpommern, der eine große Zahl Vitalienbrüder in seinem Lande gegen Verfolgung geschützt und sie gehegt hatte, mit ihnen wieder das alte Handwerk aufzunehmen. Unter dem Vorwande, der Königin von Dänemark gegen ihre Feinde zu Hilfe zu kommen, segelte er in acht Schiffen mit seinen Günstlingen durch den Sund und plünderte Handelsschiffe, wo er sie fand. Die Freude dauerte jedoch nicht lange, sehr bald saßen ihm Fredekoggen auf den Fersen und zerstreuten seine

Flotte. Mit einer kleinen Zahl seiner Raubgesellen kam er mit genauer Not in sein Land zurück; achtzig hatten sich an die dänische Küste geflüchtet, doch Königin Margarethe ließ sie ihrem, den Hansen gegebenen Versprechen gemäß sämtlich aufgreifen und hinrichten. Der größte Teil entkam indes nach Ostfriesland und gesellte sich dort zu den übrigen Vitalienbrüdern.

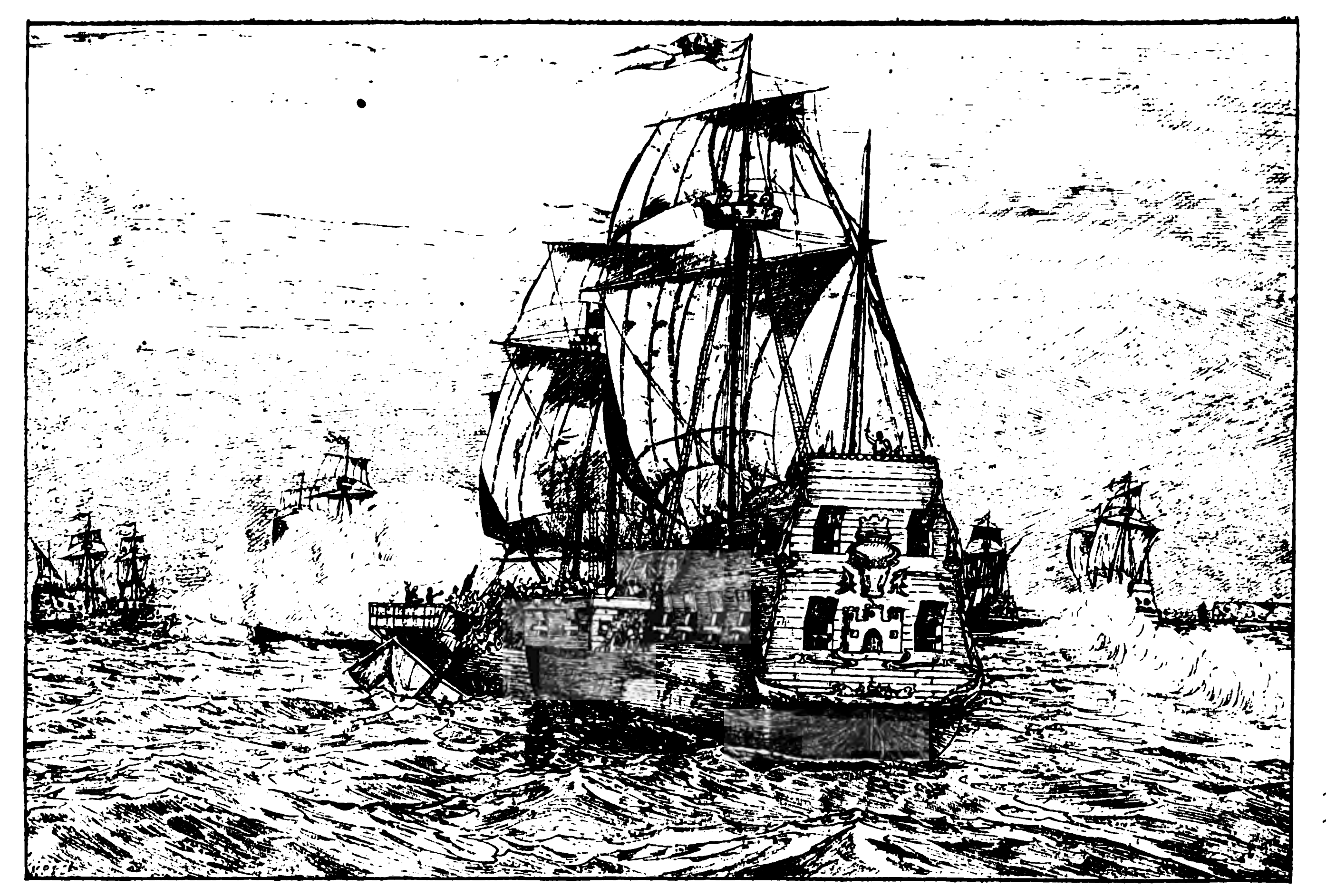
Die Hansen rückten nun mit ihrer Wehrmannschaft in Ostfriesland ein; sie forderten von den Häuptlingen die Ausweisung der Räuberhorden aus ihren Gebieten und begannen, als diese Aufforderung ohne Erfolg blieb, verschiedene Burgen zu belagern. Diese waren jedoch so stark von Vitalienbrüdern bemannt, daß die Hansen nichts ausrichten und nur Edo Wimken, den Häuptling von Rüstringen, zu einem Vertrage zwingen konnten.

Der Graf Christian von Oldenburg, Lehnsherr verschiedener Ostfriesischer Häuptlinge, der bis jetzt Vitalianer in seinem Lande wenigstens geduldet hatte und mit Recht annehmen mochte, daß die Hansen demnächst mit verstärkter Macht zurückkommen und auch an ihm Rache üben würden, verbürgte sich Hamburg und Bremen gegenüber, alle Vitalienbrüder unter Zurückbehaltung ihrer Waffen und Schiffe binnen acht Tagen aus seinem Lande zu weisen.

Die Hansen trauten jedoch diesen Versprechungen nicht zu sehr, beschlossen im nächsten Jahre mit einer großen Flotte und bedeutender Landmacht, zu der Königin Margarethe einen Teil zu stellen versprach, wieder zu kommen und auch die widerspenstigen Friesenhäuptlinge zu züchtigen.

Um Ostern 1400 sammelte sich die Flotte, einige zwanzig Koggen mit 2000 Bewaffneten in der Ostsee. Witzold war inzwischen ermordet und Keno vom Broke in dessen Stelle getreten; er gab zwar allerlei Versprechungen, allein die Hansen glaubten ihm nicht. Unter Führung einiger Lübecker und Hamburger Ratsherrn segelte die Flotte in die Ost-Ems und griff dort die Piraten an, von denen achtzig erschlagen und dreißig gefangene hingerichtet wurden.

Darauf zogen sie vor Emden, dessen schlauer Häuptling Hisko, einer der schlimmsten, es jedoch nicht auf einen Kampf ankommen ließ, sondern ihnen Schloß und Stadt freiwillig einräumte. Durch sein aufrichtig erscheinendes Wesen wußte er die Hansen so zu täuschen,



Die „Bunte Kuh" bekämpft Störtebeckers Schiffe.

daß sie ihm Emden und noch einige andere Schlösser wieder zurückgaben. Dagegen wurden fünf andere Schlösser, die man mit Sturm nehmen mußte, niedergebrannt und der Erde gleich gemacht, sowie 200 Vitalienbrüder erschlagen oder hingerichtet.

Keno vom Broke mußte Schloß und Stadt Aurichhafen den Hansen einräumen und Geiseln in Bremen stellen, bis er Schadenersatz geleistet haben würde, und alle 28 Häuptlinge des Friesenlandes wurden zu einem Vertrage gezwungen, nach dem sie sich verpflichteten, in ihren Gebieten fernerhin keine Piraten mehr zu dulden.

Die Flotte kehrte nach Abschluß dieser Verträge zwar heim, aber die Vitalienbrüder wurden damit keineswegs ausgerottet. Sie waren nach verschiedenen Seiten entflohen und wenn auch ein ganzes Jahr lang ziemliche Sicherheit herrschte, erhoben sie 1402 in der Nordsee schon wieder ihr Haupt.

Unter ihren Führern hatten sich besonders vier durch ihr kühnes Wagen und ihre Grausamkeit einen sehr gefürchteten Namen gemacht, Claus Störtebecker, Godeke Michael, Wichmann und Wigbold. Sie waren es, welche damals die aus der Ostsee vertriebenen Scharen nach Friesland geführt, dort sich ihren Verfolgern durch Flucht zu entziehen gewußt und jetzt eine Masse Raubgesellen an sich gezogen hatten, um sich auf Helgoland festzusetzen und dort aus dem ruhigen Fahrwasser zwischen Insel und der Düne über die aus der Elbe nach England gehenden oder von dort kommenden Schiffe herzufallen.

Hamburg hatte so durch sie gelitten, daß es beschloß, unter allen Umständen die Raubnester auf Helgoland zu zerstören und wenn möglich die Piraten mit ihren Schiffen zu vernichten.

Ein Geschwader von vier mit Geschützen bewaffneten Fredekoggen, darunter einer sehr großen, sowie einigen Bojern, wie man die größeren zweimastigen Schniggen nannte, wurde stark mit Mannschaften besetzt und nach Helgoland entsandt.

Die große Kogge hieß die „Bunte Kuh" und stand unter dem Befehl eines gewissen Simon von Utrecht, wahrscheinlich Holländers von Geburt, der nach Hamburg eingewandert und dort Bürger geworden war, wo man ihn später aus Dankbarkeit zum Ehrenbürgermeister in Hamburg wählte, was er allerdings durch seine Thaten wohl verdient hatte.

Die „Bunte Kuh" war sein Eigentum; er hatte schon mehrfach auf seinen Seereisen glückliche Kämpfe mit den Vitalienbrüdern bestanden, galt allgemein für einen ebenso tapferen wie seekriegserfahrenen Mann, und als er sich erbot, freiwillig den Zug nach Helgoland mitzumachen, nahm dies der Rat nicht nur bereitwillig an, sondern ernannte ihn auch zum Admiral des ausgerüsteten Geschwaders.

Störtebeker und Godeke Michael mit ihren Unterbefehlshabern Wichmann und Wigbold, welch letzterer früher als Magister der freien Künste auf dem Katheder der Universität Rostock gestanden, lagen mit zehn Schiffen bei der Insel, als dieselbe abends von den Hamburgern gesichtet wurde und diese darauf zusteuerten, um die Feinde am andern Morgen anzugreifen. Letztere hielten das Geschwader für eine Kauffarteiflotte, von deren Kaperung sie sich große Beute versprachen und segelten kampfbegierig auf sie zu, freilich, um sehr bald bitter enttäuscht zu werden.

Die „Bunte Kuh" unter Simon von Utrecht ging, wie es im alten Volksliede heißt, „brausend durch die wilde See" und rannte, wie ihr Führer es schon früher ein Vertrauen auf die feste Bauart des Schiffes mit Erfolg erprobt hatte, mit „ihren starken Hörnern" gleich das erste Piratenschiff dergestalt an, daß dessen ganzes Vorderkastell niederbrach, und die dort zum Kampf aufgestellten Vitalienbrüder in das Wasser stürzten. Gleichzeitig sprangen die bis dahin hinter der Verschanzung verborgenen Wappner auf und enterten, während Simon's andere Schiffe sich auf die übrigen Seeräuber warfen. Diese wehrten sich auf das Verzweifelste, da sie wußten, welches Schicksal ihrer harrte, wenn sie besiegt würden.

Das von Simon geenterte Schiff war dasjenige Störtebeckers. Der riesenstarke Mensch, von dem man sich erzählte, daß er eiserne Ketten wie Zwirnfäden zerreiße, kämpfte mit Berserkerwut. Während seine Genossen unter den Streichen der Hamburger dahinsanken, türmte sich Leiche auf Leiche um ihn selbst und es schien, als ob er gegen jeden Hieb gefeit sei. Schon wurde der Sieg jener zweifelhaft, da auch bereits viele von ihnen gefallen waren. Da traf ein wohlgezielter Bolzen eines Armbrustschützen aus einem der Mastkörbe der „Bunten Kuh" den rechten Arm des Piratenhauptmanns und das Schwert entsank seiner Hand. Vergebens suchte er es wieder mit der



Gefangennahme Störtebeckers.

Linken zu ergreifen, da wurde er von einem gewandten Hamburger Matrosen von hinten gefaßt und mit solcher Gewalt niedergerissen, daß sein Kopf dröhnend auf das Deck schlug und er besinnungslos lag. Im Augenblick stürzten sich noch einige Wappner auf ihn und mit Tauen an Händen und Füßen gefesselt, war er der Gnade der Sieger preisgegeben. Der Fall ihres Führers, der von ihnen ebenso wie Godeke Michael für unverwundbar gehalten wurde, weil Beide Reliquien des heiligen Vincentius auf der Brust trugen, die sie geraubt hatten, entschied den Kampf. Die entmutigten Vitalienbrüder sahen sich verloren und wer von ihnen noch lebte, wurde gefangen genommen und gefesselt, während man die Verwundeten einfach über Bord warf und ertränkte.

Auf den übrigen Schiffen tobte die Schlacht nicht weniger heftig, auch dort war es unentschieden, wer Sieger bleiben würde. Doch jetzt war die „Bunte Kuh" frei und konnte helfend eingreifen. Sie segelte längsseit des zweiten von Wichmann befehligten Piratenschiffes und sandte ihm, Bord an Bord mit ihm liegend, eine Ladung ihrer acht „Donnerbüchsen" in den Leib, deren Kugeln unmittelbar in der Wasserlinie einschlagend, ihren Weg durch das Schiff nahmen, um an der anderen Seite ebensoviele Löcher unter Wasser in die Schiffswand brechend, den Wellen freien Zutritt zu gewähren, die rauschend durch die Oeffnungen in das Schiff strömten, und es zum Sinken brachten.

Simon von Utrecht wollte das Blut seiner Leute schonen und schritt nicht zur Enterung; auch der Besatzung des anderen mit Wichmann kämpfenden Hamburger Schiffes befahl er, sich zurückzuziehen. Abermals entluden sich seine Geschütze, während ein Hagel von Bolzen aus den Mastkörben auf die Feinde niedersauste. Langsam sank deren Schiff tiefer, aber der „Bunten Kuh" ging es nicht schnell genug Sie wendete, und ging dann nach kurzem wieder über den andern Bug, um bei der frischen Brise mit vollen Segeln abermals mit „ihren starken Hörnern" das Piratenschiff zu fassen. Ein dumpfes Krachen erfolgte, mit völlig zerschmetterter Bordwand und einer gewaltigen Oeffnung in der Seite, die der Bug der „Bunten Kuh" hineingebrochen, war das Schicksal des feindlichen Schiffes entschieden. Gierig stürzten die Wogen

hinein in die klaffende Spalte, und nach wenigen Minuten verschwand es mit Wichmann und seiner gesamten Besatzung in den Fluten.

Die Zahl der beiderseitigen Fahrzeuge war jetzt gleich, bis dahin hatten Godeke Michael und die anderen Hauptleute der Vitalienbrüder wütend gekämpft, doch als sie jetzt den Untergang ihres Kameraden und Störtebeckers Schiff in der Gewalt der Hamburger sahen, da entfiel dem Ersteren der Mut und er wandte sich mit zwei anderen seiner Schiffe zur Flucht. Sie entkamen, aber der Rest wurde genommen. Hunderte der Vitalienbrüder waren erschlagen oder ertränkt, 70 gefangen genommen und sechs Schiffe erbeutet. — Simon von Utrecht hatte einen glänzenden Sieg gewonnen, wenngleich auch auf Hamburgischer Seite große Verluste zu verzeichnen waren.

Die Seeräuberschiffe waren voll geraubter Waren, die den Siegern zufielen, aber lange Zeit durchsuchte man Störtebeckers Schiff vergebens nach den Schätzen an Gold und Silber, die er nach der allgemeinen Annahme darin mit sich führen sollte, bis endlich ein Zimmermann, der zufällig mit der Axt gegen den Fuß des Hauptmastes schlug, eine Höhlung darin entdeckte, die mit geschmolzenem Golde gefüllt war, dessen Wert mehr als die Kosten des Seezuges deckte. Nachdem auch noch das Blockhaus auf Helgoland, in dem sich ebenfalls ein großes Lager von Raubgut befand, genommen und verbrannt war, segelte Simon von Utrecht mit seinen Prisen und den 70 Gefangenen nach Hamburg zurück, um dort mit großem Jubel empfangen zu werden, umsomehr, als alle Beute, die Hamburger Kaufleuten gehörte, zurückerstattet und nur fremde unter die Sieger verteilt wurde.

In Hamburg machte man mit den Piraten kurzen Prozeß, sie wurden sämtlich auf dem Grasbrook enthauptet und ihre Köpfe vom Henker längs des Elbufers auf Pfähle gesteckt.

Bis zu seiner Hinrichtung saß der berüchtigte Anführer in einem Keller des Rathauses, der noch Jahrhunderte lang „Störtebeckers Loch" hieß, und ebenso bemächtigte sich die Volkssage in Erzählungen und Liedern seiner Persönlichkeit, die so lange Jahre Schrecken und Grauen um sich verbreitet hatte.

Er soll ein Edelmann gewesen und in Halsmühlen bei Verden geboren worden sein. Nach einem wilden Leben, Vergeudung

seines ganzen Hab und Guts in Hamburg, und als ihm wegen Schulden sogar sein ritterliches Gewand und Rüstzeug genommen und er aus der Stadt verwiesen war, ging er unter die Vitalienbrüder, wo Godecke Michael ihn mit Freuden aufnahm. Durch seine Unerschrockenheit und ungestüme Tapferkeit erwarb er sich bei Michael und unter seiner Genossenschaft bald ein so großes Ansehen, daß Ersterer ihm nicht nur den Befehl über eines der Schiffe gab, sondern er auch nicht lange darauf zum Hauptmann der ganzen Bande erwählt wurde, als welcher er sich den gefürchteten Namen machte.

Auf diesen war er aber nicht getauft, sondern er wurde ihm gegeben, weil er auch als Trinker es Allen voranthat und einen Becher, der drei Flaschen Wein faßte, auf einen Zug zu leeren verstand. Deshalb nannte ihn sein Volk „Becherstürzer“ oder auf plattdeutsch „Störtebecker“. Dieser silberne Becher wurde in seinem Schiffe ebenfalls erbeutet und befindet sich, als Reliquie aufbewahrt, im Hamburger Schiffer Armenhause. Auf ihm ist eine Seeschlacht dargestellt. In einem alten Buche, betitelt „Die lustige Gesellschaft“, heißt es: „Wer nach Hamburg kommt und sollte nicht in die Schiffer Gesellschaft gehen, damit er aus Störtebeckers und Godeke Michaels Becher trinke uud seinen Namen in das bei dem Becher befindliche Buch schriebe, der wäre nicht in Hamburg gewesen.“

Da jedoch auch Verse in schlechtem Hochdeutsch auf dem Becher eingegraben sind, ist es wahrscheinlich, daß er erst später angefertigt und nicht von dem berühmten Seeräuber gebraucht ist. Andere Erinnerungszeichen, wie eine kleine Pfeife, auf der er in Sturm und Kampf Signale gegeben haben soll, nebst dazu gehöriger silberner Halskette, die lange Zeit in der Kämmerei aufbewahrt wurde, mag ihm dagegen wirklich gehört haben. Ebenso wurde wohl die im Zeughause befindliche 19 Fuß lange eiserne „Donnerbüchse“ mit seinem Schiffe erbeutet, an deren rechtzeitigem Gebrauch ihn das unerwartete Anrennen der „Bunten Kuh“ und das Entern Simons von Utrecht vielleicht gehindert haben wird.

Als er aus der Ostsee vertrieben nach Ostfriesland floh, gewann der kühne Pirat, der bereits so viele Reichtümer erworben, das Herz der Tochter des Häuptlings Keno vom Broke und wurde dessen

Schwiegersohn, wenngleich die Ehe sehr bald wieder durch den Hamburger Scharfrichter Rosenfeld gewaltsam getrennt wurde.

Nach dem Volksliede sollen die 70 verwegenen Gesellen, deren Hinrichtung schon am Tage nach ihrer Ankunft in Hamburg stattfand, infolge des ihnen gewährten letzten Wunsches in ihren besten Gewändern stattlich, mit Trommlern und Pfeifern an der Spitze, in den Tod geschritten sein und zwar sehr bedauert und beklagt von den Weibern und Jungfrauen der Stadt.

Ebenso erzählt die Sage, daß Störtebecker nach Verkündigung des Todesurteils dem Rat für Leben und Freiheit eine goldene Kette geboten habe, von einer Länge, daß man damit den ganzen Dom umschließen könne und die er aus seinen vergrabenen Schätzen herbeischaffen wolle, obwohl das Erbieten mit Entrüstung zurückgewiesen sei.

Die Arbeit gegen die Vitalienbrüder war jedoch bis jetzt nur halb gethan. Noch befanden sich Godeke Michael und der Magister Wigbold auf freien Füßen und man hatte von ihnen Schlimmeres zu versehen, als bisher. Es galt daher, auch sie möglichst bald unschädlich zu machen.

Nur wenige Tage nach der Hinrichtung ging deshalb Simon von Utrecht mit der „Bunten Kuh" und drei anderen Koggen zu ihrer Verfolgung in See. Nach einigen Wochen gelang es, sie aufzufinden und sie nach kurzem Kampfe zu überwinden, der den Hamburgern fast keine Verluste brachte, da Simon jetzt hauptsächlich seine Geschütze aus der Ferne sprechen ließ und die Piraten so zusammenschoß, bis sie sich ergaben. Nur Godeke Michaels Schiff, das sich durch die Flucht dem Kampfe zu entziehen suchte, rannte die „Bunte Kuh" so heftig an, daß es nach kurzer Zeit mit Mann und Maus in den Fluten verschwand. Die beiden anderen, mit 80 lebenden Gefangenen, unter ihnen der Magister der freien Künste, Wigbold, wurden genommen und nach Hamburg gebracht, wo sie ebenso wie ihre Genossen durch Henkershand endeten und man ihre Köpfe neben jenen auf dem Grasbrook auf Pfähle spießte. Wigbold mußte die Hinrichtung aller seiner Genossen mit ansehen und wurde als Letzter enthauptet.

Das Volkslied sagt darüber:

Der Büttel der hieß Rosenfeld
Der hieb so manchen stolzen Held
Zu Tod mit frischem Mute.
Er stund wohl in geschnürten Schuh'n
Bis an die Enkel im Blute.

Die Sage berichtet aber auch weiter, daß Rosenfeld selbst unmittelbar darnach um einen Kopf kürzer gemacht worden sei. Als der der Hinrichtung beiwohnende ehrbare Rat von Hamburg nach der schweren Arbeit ihn teilnehmend gefragt, ob er sehr ermüdet sei, soll der blutberauschte Scharfrichter grimmig und höhnisch gelacht und geantwortet haben, es sei ihm nie wohler gewesen und habe er noch genug Kraft, den ganzen Rat zu köpfen. Ob dieser verbrecherischen Antwort sei ein ehrbarer Rat so empöret und entsetzet gewesen, daß er den Kerl sofort habe abthun lassen.

Der tapfere Simon von Utrecht erntete für seine mutigen Thaten, wie schon bemerkt, reichen Dank der Hamburger. 1425 wurde er in den Rat gewählt. In dieser Eigenschaft war er nicht nur auf den Hansatagen thätig, sondern wir finden ihn auch nochmals auf dem Kriegsschauplatze. 1428 machte er den hansischen Seezug gegen Dänemark mit; 1432—1433 erhielt er den Oberbefehl der nach Ostfriesland geschickten Flotte, schlug die Friesen zu Wasser zwischen Weser und Ems, errang zu Lande die Siege bei Norden und Lütetsburg, zerstörte ihre Hauptfeste Siebethsburg und nahm Emden ein, wo fortan ein Hamburger Ratsherr als Statthalter regierte.

Nach seiner Rückkehr wurde der ruhmgekrönte Mann zum Ehrenbürgermeister erwählt, die höchste Ehre, die man ihm in einer freien Stadt erweisen konnte, lebte dann aber nur noch einige Jahre und starb 1437. Vor seinem Tode bestimmte er im Testamente neben einigen Messen und Armenspenden auch eine gewisse jährliche Summe zur Unterhaltung von Kriegsschiffen und bewährte noch sterbend dadurch seine Vaterlandsliebe.

Wenn nun auch die Vernichtung der gefürchtetsten und grausamsten Vitalienbrüder eine Zeit lang Ruhe schuf, so war damit diese Pest noch immer nicht ausgerottet. 1405 begann dieselbe aufs neue, da die friesischen Häuptlinge, namentlich Hisko von Emden, die ein-

gegangenen Verträge nicht hielten. Hisko überzog andere Häuptlinge mit Krieg und kaum hatten die versprengten Piraten dies erfahren, als sie haufenweise herbeiströmten, um ihre Dienste anzubieten, und sowohl Hisko wie seine Gegner nahmen sie gern auf, um ihre Kriegsmacht zu verstärken. Alsbald griffen sie aber auch wieder zu ihrem alten Handwerk und trieben, nicht allein geduldet sondern auch begünstigt von den Häuptlingen aufs neue Seeraub.

Nur Keno vom Broke, wohl gewitzigt durch das Schicksal seines Schwiegersohnes Störtebecker und deshalb in größerer Furcht vor den Hansen, blieb vertragstreu. Er meldete den Städten, daß sich wieder Hunderte Piraten in Friesland festgesetzt und forderte jene auf, Maßregeln dagegen zu ergreifen; seine Häfen- und Schlösser sollten ihnen offen stehen und er sei bereit, seinen Versprechungen gemäß, alle Hilfe zu leisten. Werde er jedoch im Stiche gelassen, so müsse er, um selbst nicht dabei zu Schaden zu kommen, den Vertrag als erloschen betrachten.

Anstatt aber thatkräftig zu handeln, schickten die Städte in Unbetracht der ihnen bisher erwachsenen großen Kosten erst im nächsten Jahre Sendboten an die friesischen Häuptlinge, um gütliche Verhandlungen anzuknüpfen. Nach langem Hin- und Herreden zerschlugen sich jedoch dieselben, wie vorauszusehen war; da aber Keno immer dringender um Hilfe ersuchte, entschlossen sich endlich Hamburg und Bremen, die am ärgsten durch die Piraten geschädigt wurden zu Thaten, gingen voran, Lübeck schloß sich ihnen an und vier große Fredekoggen, sowie einige Bojer und Schniggen mit 350 Gewappneten liefen von der Elbe nach Ostfriesland aus.

Hisko hatte Keno Fehde angesagt und diesem kam die Hilfe der Hansen außerordentlich gelegen. Da die Vitalienbrüder meistens zur See gegangen waren, gelang es den Hansen in Verbindung mit Kenos Mannen 1407 unschwer, eine Reihe der feindlichen Raubburgen zu zerstören, den gedemütigten Häuptlingen nochmals die Verpflichtung aufzulegen, keine Vitalienbrüder ferner in ihren Gebieten zu dulden, und sie übergaben vier feste Schlösser an Keno, der sich bis dahin treu erwiesen hatte. —

Allein nach kurzer Zeit führten die Häuptlinge schon wieder eine kecke Sprache gegen die Hansen, und die jungen Grafen von Olden-

burg, die mit Bremen in Fehde lagen, hatten Vitalienbrüder in Dienst genommen, die mit Hilfe der Friesen Seeraub trieben und sich fünf reichbeladener hansischer Schiffe bemächtigt hatten. Abermals mußte eine Wehrflotte mit 800 Mann ausgerüstet werden, welche die in die Ems gebrachten Prisen der Piraten zurückeroberte und verschiedene Burgen einnahm, sie diesmal aber nicht zerstörte, sondern sie stark mit Mannschaften besetzte, um die Vitalienbrüder, wo sie sich sammeln sollten, sogleich wieder ernstlich bekämpfen zu können.



Erstürmung einer Seeräuberburg.

Alles das half jedoch nicht viel; sehr bald begann der Seeraub aufs neue. 13 reichbeladene Schiffe wurden auf einmal weggenommen und an einen Ort geführt, den niemand kannte. Die Städte waren aber saumselig und begnügten sich mit dem Verbote, daß bei Leib und Gut niemand Vitalienbrüder aufnehmen und hegen, ihnen Hilfe leisten oder von dem geraubten Gut kaufen sollte.

In den drei Jahren von 1414—1416 herrschte ziemliche Ruhe auf der See. Die friesischen Häuptlinge bekämpften sich in den beiden Parteien der Vetkooper und Schieringer auf das blutigste und die Vitalienbrüder schlossen sich ihnen zu Lande an.

Doch schon im letzten Jahre erschienen sie wieder auf dem Wasser in großer Zahl. Herzog Heinrich von Schleswig geriet mit

König Erich VII. von Dänemark in Streit, weil dieser ihn nicht mit dem Herzogtum belehnen wollte, in das letzterer mit großer Heeresmacht einfiel. In ihrer Not wählten der junge Herzog und sein Vormund Graf Heinrich von Holstein dasselbe verzweifelte Mittel, durch das Wismar und Rostock so viel Unheil über die Hansa heraufbeschworen hatten — sie riefen die Vitalienbrüder ins Land, die in hellen Haufen herbeiströmten, um das Rauben zu Lande und zur See aufs neue zu beginnen und auch wieder Friesland zu bevölkern.

Da wandten sich die Städte an den römischen König Siegismund um Hilfe. Bisher hatten sich die deutschen Kaiser wenig um Friesland gekümmert, das sich in Lehnsverband zu Holland begeben hatte. Da sich die Friesen jedoch nach dem 1417 erfolgten Tode Herzogs Wilhelm von Holland von diesem lossagten, so beschloß Siegismund den günstigen Augenblick zu nutzen und Friesland wieder unmittelbar für das Reich zu gewinnen. Er suchte zwischen den sich befehdenden Parteien auf jede Weise zu vermitteln, sprach über die ihm am meisten entgegenstehende Partei der Vetkooper die Reichsacht aus und forderte die Hansa auf, ihm zur Beruhigung des Landes ihre Unterstützung zu gewähren.

Diese wurde zugesagt, umsomehr als die Vitalienbrüder sogar die Frechheit hatten in Elbe und Weser hinaufzugehen und alles zu verwüsten.

1422 wurde deshalb wieder eine hansische Wehrflotte mit 1000 Bewaffneten gerüstet, das Blockhaus von Esumer Siel erobert und in ihm 150 Piraten enthauptet. Dann wurde die Stadt Dokkum, in der sich 400 von ihnen aufgehalten, die aber entflohen, eingenommen, jedes Haus untersucht und die Bewohner, bei denen man Raubgut fand, solange gefänglich eingezogen, bis sie sich mit schwerem Lösegelde freikauften.

Die aus Dokkum entflohenen Vitalienbrüder wandten sich nach Holland, wo sie in Enkhuyzen willige Aufnahme fanden, da sich die Verbindung der Holländer mit den Hansen schon zu lockern begann und Handelsneid gegen die östlichen Städte sie zu diesem Schritte veranlaßte. Sobald dies jedoch in Lübeck bekannt wurde, beschloß man mit dem Hochmeister zusammen eine Handelssperre gegen Holland, und zwar so lange, bis es alle Vitalienbrüder ausgewiesen und den



Hanseaten entern und erobern ein Schiff der Vitalienbrüder.

durch diese entstandenen Schaden vergütet haben würde. Diese Maßregel half schnell. Schon im nächsten Jahre begegneten die Holländer den Piraten als Feinde; ihnen wurden drei große Raubschiffe abgenommen und 112 ihrer Besatzung — wie der Chronist erzählt — „eine Spanne kürzer gemacht."

Bis zum Jahre 1426 trat nun Ruhe ein, doch der zwischen König Erich und den Hansen, welche den Holsteinern zu Hülfe kamen, entbrennende Krieg rief die Vitalienbrüder wieder herbei, und wir sehen das merkwürdige Schauspiel, daß Hamburg, welches sie so lange Jahre eifrig verfolgt hatte, jetzt selbst 800 von ihnen in Dienst nahm, da es großer Mannschaft bedurfte. Sie erwiesen sich freilich als außerordentlich tapfere Krieger zu Lande, so daß Erich sich aus Schleswig zurückziehen mußte, aber eben so großen Schaden thaten sie ihm zur See, während in dieser Zeit die hansischen Schiffe ziemlich in Ruhe gelassen wurden. Erich gedachte jedoch mit gleicher Münze zu zahlen und bemannte 1432 ebenfalls Raubschiffe mit Vitalienbrüdern, die unter Führung zweier Ritter, Swen und Krummendik, gegen die Hansen ausliefen. Anfänglich hatten sie auch Glück, nahmen drei von deren Schiffen und brachten sie nebst 100 Gefangenen nach Kopenhagen, um dann durch allerlei Gesindel verstärkt in See zu gehen.

Inzwischen hatte Lübeck aber schnell 4 Fredekoggen gerüstet und gegen sie entsandt. Als sie die Feinde auffanden, flüchtete Krummendik, Swen dagegen rühmte sich seinen Leuten gegenüber, sehr bald die Wehrschiffe zu besiegen und griff mutig an, da die Lübecker zu der alten List gegriffen hatten, die Bewaffneten hinter der Verschanzung zu verbergen, der weniger kriegserfahrene Ritter Swen sich dadurch täuschen ließ und glaubte, die Hansischen seien nur schwach bemannt.

Doch er sollte bald seines Irrtums gewahr werden. Die Lübecker sprangen auf, die Donnerbüchsen knallten, ein Hagel von Bolzen sauste auf die Dänen ein, diese wurden geentert, und was nicht unter den Schwertern und Enterbeilen der Deutschen fiel, wurde zu Gefangenen gemacht, deren Zahl 240 betrug. Siegreich kehrten die Koggen mit den Prisen nach Lübeck zurück, mit Jubel von der ganzen Bevölkerung empfangen, doch diesmal kamen die Vitalienbrüder noch gut fort. Sei es, daß man sie als im Dienste Erichs stehend als

Kriegsgefangene betrachtete, oder daß die Zeit milderen Sitten Eingang verschafft — sie wurden nicht „eine Spanne kürzer gemacht", sondern man ließ sie, nachdem man sie eine Zeitlang festgehalten, gegen Lösegeld ziehen.

Es war dies aber einer der letzten Kämpfe mit Seeräubern im hansisch-dänischen Kriege. Erich machte mit dem Grafen von Holstein Friede und dies setzte auch den Räuberfehden in diesen Gegenden ein Ziel.

Die Aufmerksamkeit der Hansen war während des Krieges nur auf Dänemark gerichtet gewesen, jetzt wurde sie wieder von Friesland in Anspruch genommen, wo aufs neue blutige Kämpfe zwischen dem Häuptling Focko Ukena zu Leer und Okko vom Broke, dem Sohne des verstorbenen Keno ausgebrochen waren. Letzterer wurde besiegt, seines Landes beraubt und eingekerkert, während andere Häuptlinge, namentlich Imelo von Emden, der Sohn Hiskos, und Sibeth von Rüstringen aufs neue Vitalienbrüder zu sich aufgenommen hatten.

Doch Fockos Macht, Reichtum und Stolz, sowie seine unwürdige Behandlung Okko's und sein offenbares Bestreben, sich zum alleinigen Herrn Ostfrieslands aufzuwerfen, hatte ihn bei einem großen Teil der übrigen Häuptlinge verhaßt gemacht. Sie bildeten einen Bund, nannten sich „Bundesgenossen der Freiheit" und an ihre Spitze trat Edzard Cirksena, Sohn des Häuptlings Enno von Greetsiel.

Er beabsichtigte zuerst sich Emdens zu bemächtigen, da dasselbe aber nur von der Seeseite aus erobert werden konnte und ihm dazu Schiffe fehlten, schloß er heimlich ein Bündnis mit Hamburg, das mit Freuden die Gelegenheit ergriff, sich in Emden festzusetzen, wo schon seit langem wieder offener Markt für den Raub der Vitalienbrüder gehalten wurde, und zugleich Imelo dafür zu züchtigen, daß er letztere wieder bei sich aufgenommen.

Sie sandten deshalb unter der Firma von Handelsgeschäften eine Anzahl von Koggen nach Emden, luden Imelo zu einem Mahle ein, der dumm genug war, der Einladung zu folgen, machten ihn betrunken und führten ihn gefesselt nach Hamburg, wo er 24 Jahre lang für seine Unterstützung der Seeräuber im Kerker büßen mußte. Zum Scheine ließen sie Imelos Mutter die Regierung, übernahmen sie aber nach deren Tode selbst.

Damit war einer der stärksten Anhänger Focko's aus dem Wege geräumt und es ging nun gegen ihn selbst. Monate lang hielt er sich in seiner belagerten Burg, dann wurde sie durch Hungersnot bezwungen; er selbst durchschwamm in finsterer Nacht den Burggraben und floh ins Münsterland; die Burg wurde geschleift, sein Sohn Uko erschlagen und damit seine Partei auseinandergesprengt.

Nun kam Sibethsburg, die Feste von Fockos Schwiegersohn Sibeth Papinga an die Reihe, der ebenfalls die Vitalienbrüder stets gehegt hatte.

Hamburg, Bremen und die Oldenburger rüsteten eine große Flotte unter Simon von Utrecht. Bei der Ueberfahrt nach Friesland traf dieser eine größere Zahl Raubschiffe, die eben aus Friesland ausgelaufen waren, überwältigte sie, tötete eine große Zahl der Piraten und überlieferte die übrigen in Hamburg dem Beile des Henkers.

Als die Städte ihre 2000 Mann starken Truppen landeten, vereinigte sich Cirksena's Partei mit ihnen und die Sibethsburg wurde zu Wasser und zu Lande belagert. Sibeth war vorher schon entkommen, suchte Hülfe bei Fockos anderm Sohn Udo von Norden, um die Burg zu entsetzen, wurde aber von Edzard Cirksena, der ihm mit seinen Truppen und 300 Hamburger Schützen entgegenging, 1433 bei Norden besiegt. Udo von Norden fiel im Kampfe, Sibeth selbst wurde verwundet und geriet in Gefangenschaft, aber starb bald an seinen Wunden.

Die Burg wurde erstürmt und der Erde gleich gemacht. Die übrigen Häuptlinge warteten den Angriff, der ihrer harrte, nicht ab, sondern entflohen über die Grenzen Frieslands.

Damit war der Krieg beendet, der Bund der Freiheit mit Edzard Cirksena an der Spitze, stand jetzt mächtig da und nach so langer blutiger Fehde kehrte endlich Ruhe in Friesland ein. 1434 wurde Friede geschlossen und der milde und kluge Edzard verkündete eine allgemeine Amnestie. Die entflohenen Häuptlinge durften unter Beschwörung von Urfehde ins Land zurückkehren, alles Geschehene wurde der Vergessenheit übergeben und Okko vom Broke aus seiner Gefangenschaft befreit, aber er starb schon 1435 ohne Erben zu Norden und mit ihm ging das einst so mächtige Geschlecht derer vom Broke unter. Auch Focko Ukena, der gewaltige Feind Okko's starb ein Jahr

später und mit ihm waren die letzten Häuptlinge Frieslands, die so viel Unglück über das Land gebracht, zu Grabe getragen.

Mit ihnen verschwanden auch für immer die Vitalienbrüder, die fast ein halbes Jahrhundert lang die deutschen Meere verpestet und ihre Küstenstädte oft an den Rand des Verderbens gebracht hatten. Hamburg aber durfte große Genugthuung darüber empfinden, daß es soviel dazu beigetragen, dem Seeräuberunwesen ein Ende zu machen. Wenn es im Laufe der Zeit auch hier und dort vereinzelt wieder auftauchte, griff es doch keineswegs wieder störend in die politischen Verhältnisse der Hansa ein und wurde jedesmal bald wieder unterdrückt.



Danzigs Stadtsiegel.



Danzig nach Merian.

Die Hansa. (15. Jahrhundert.)

Der Ausgang des 14. Jahrhunderts sah die Hansa auf dem Gipfelpunkt ihrer Macht. Obwohl vom Kaiser und den deutschen Fürsten nicht unterstützt, ja selbst angefeindet und nur auf sich selbst angewiesen, hatten die 77 verbündeten Städte sich zu einem gewaltigen Faktor in Deutschlands Geschichte emporgeschwungen, König Waldemar und die nordischen Reiche niedergeworfen und sich durch ihre Tapferkeit und seltene Einmütigkeit das Recht erkämpft, daß ohne ihre Zustimmung keiner der drei nordischen Throne besetzt werden durfte.

Der Ruhm des Bundes und seiner streitbaren Bürger erscholl durch ganz Deuschland und mehrte nicht nur in letzterem sondern auch im Auslande sein Ansehen.

Doch darin lag zugleich eine Gefahr; die deutschen Fürsten blickten nur mit Neid auf das Emporblühen der Städte, sowie auf das Anwachsen ihres Reichtums und suchten sie deshalb, wo sie es vermochten, zu schädigen und sich auf ihre Kosten zu stärken.

Ebenso erfüllten die Macht der Hansen und die von ihnen mit Gewalt oder kaufmännischer Klugheit erworbenen Handelsvorteile das Ausland mit Ingrimm. Die fremden Völker glaubten sich selbst durch die letzteren in ihren Lebensinteressen geschädigt und waren deshalb beständig bestrebt, dieselben zu schmälern oder sich gänzlich von ihnen zu befreien.

Dazu trat noch das von zahllosen Straßen- und Seeräubern angestiftete Unheil, das nur mit größter Mühe und Kraftentfaltung ausgerottet werden konnte, und so bot fast das ganze 15. Jahrhundert das Bild einer Kette von beständigen Kämpfen der Hansa mit ihren vielen Widersachern. Wenn der Bund auch meistens als Sieger aus ihnen hervorging, konnte es doch nicht ausbleiben, daß der Wohlstand der Städte durch die ewigen Kriege litt. Ebenso führten diese zu Mißhelligkeiten zwischen den Bundesmitgliedern selbst mit ihren oft verschiedenen politischen Interessen, oder zu Streitigkeiten zwischen dem Rat und den von feindlicher Seite aufgehetzten Bürgern, die oft genug blutigen Ausgang hatten.

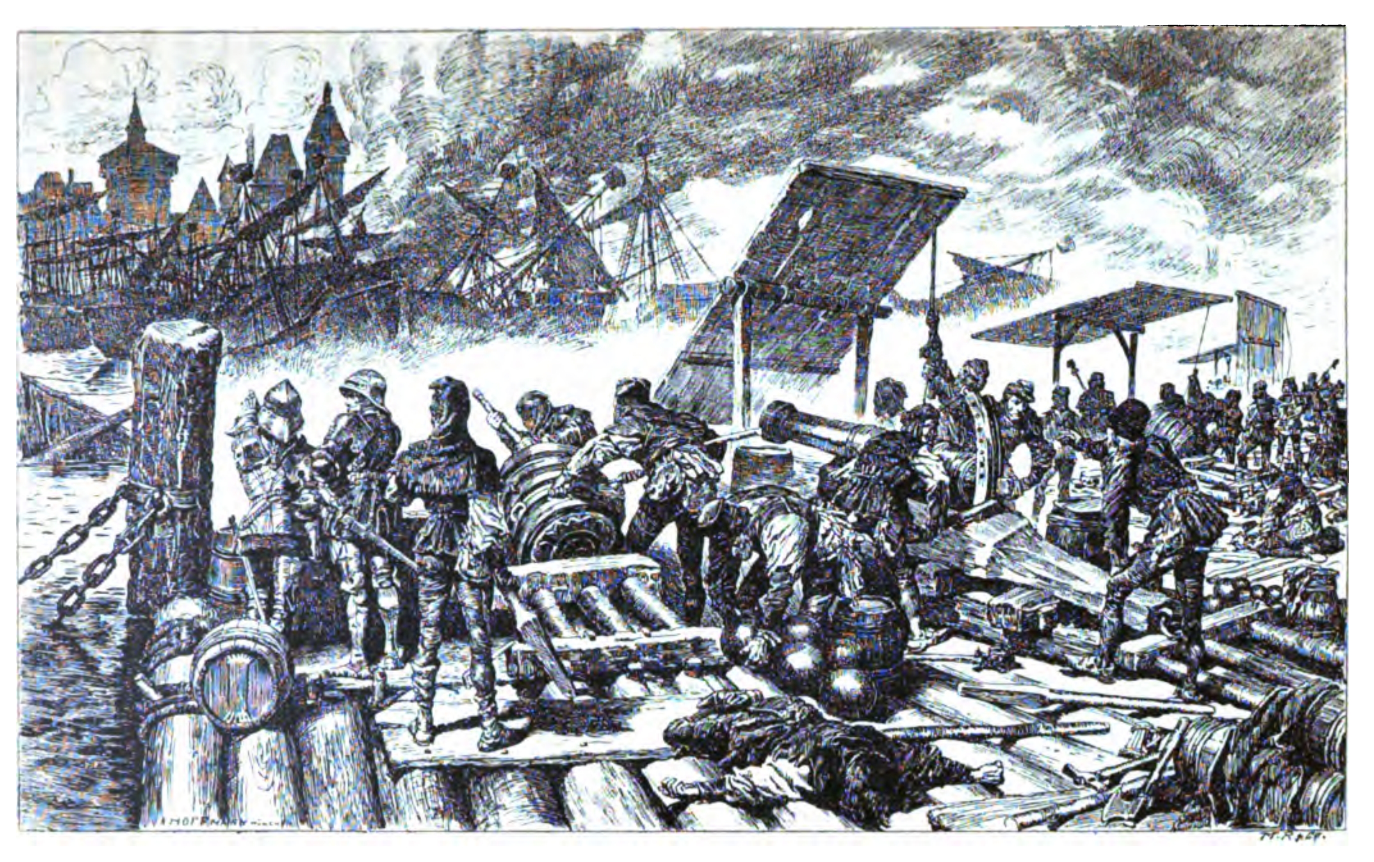
Dadurch mußte der bisherige feste Zusammenhang gelockert, die zur Zeit Waldemars bewiesene Kraft und Energie allmählich gelähmt werden. Mit dem sich anbahnenden Wachstum der deutschen Fürstengewalt hatte die Hansa ihren Höhepunkt überschritten und begann von der hohen Stufe herabzusteigen, die sie eingenommen. Hiezu kamen dann noch Religionsstreitigkeiten im 16. Jahrhundert, die ganz Deutschland in zwei feindliche Lager spalteten, und deshalb war es kein Wunder, daß die Hansa an Macht und Ansehen immer weiter sank, um trotz vereinzelter bewunderungswerter Kraftanstrengungen sich nicht wieder erheben zu können und schließlich im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts sich aufzulösen.

Die steten Kämpfe mit den skandinavischen Reichen, den Engländern und den Seeräubern hatten das hansische Schiffswesen sehr emporgebracht. Zu jener Zeit waren Ratmannen und Bürger nicht nur gute Kaufleute, sondern mit Seesachen ebenso vertraut, und so sehen wir im 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts erstere und die Bürgermeister Flotten und Schiffe führen und die Bürger sie bemannen, um von Sieg zu Sieg zu eilen. Dann aber erschlaffte bei ihnen allmälig der persönliche Mut; die Mannschaften wurden angeworben, die Führung meistens Männern anvertraut, die von Jugend auf sich dem Seeleben gewidmet. Freilich waren sie in den steten Kriegen groß und tüchtig geworden, ebenso tapfer wie geschickt und vollführten große Thaten, aber sie vermochten nicht den Verfall des Ganzen aufzuhalten, weil sie keinen Rückhalt mehr an diesem hatten und es sich immer mehr zersplitterte.

Von den fremden Ländern waren es namentlich Dänemark und die skandinavischen Reiche, mit denen die Hansa unausgesetzt zu kämpfen hatte, sei es mit deren einzelnen Herrschern oder nach der Kalmar'schen Union mit deren gemeinsamem Könige, obwohl sie meistens Sieger blieben.

Erich, der Unionskönig, Herzog von Pommern, hatte den Hansen seinen Thron zu danken, doch vergalt er es ihnen schlecht. Er ließ Helsingör befestigen und hegte die Absicht, sowohl den Sund zu sperren, wie den Deutschen die von Alters her gewährte Zollfreiheit zu nehmen. Das gab letzteren Anlaß zum Kriege und im Jahre 1427 zogen über hundert Schiffe mit 6000 Mann Besatzung gegen den König in See. Sie verwüsteten die Inseln Moen, Lollar, Bornholm und Arroe; doch als ihr Verbündeter, Graf Heinrich von Holstein, dem Erich das Herzogtum Schleswig zu entreißen drohte, bei dem Sturme auf Flensburg sein Leben einbüßte, weil Hamburgs Hauptmann in der Trunkenheit zu früh angegriffen, kehrte die Flotte vorläufig unverrichteter Sache heim, um erst nach einigen Monaten mit Verstärkungen abermals im Sunde zu erscheinen. Ihr Oberbefehlshaber, der Lübecker Bürgermeister Tiedemann Steen, hatte zwar den strikten Befehl, im Sunde zu bleiben, bis die große aus Frankreich und Portugal erwartete und reichbeladene Kauffarteiflotte einträfe, um sie heim zu geleiten, doch leider ließ Beutegier ihn den Befehl mißachten. Steen traf mit 36 Schiffen seiner Flotte auf die dänische von 33 zwischen Kopenhagen und Helsingborg, griff sie an, schlug sie und nahm eine Anzahl Prisen. Anstatt jedoch dem erhaltenen Befehle zu gehorchen, segelte er mit den eroberten Schiffen nach Lübeck. Kaum war er drei Stunden unterwegs, da kam die über 80 Segel starke Kauffarteiflotte an in der Hoffnung, von ihren Kriegsschiffen empfangen und sicher geleitet zu werden. Statt dessen sah sie sich dem Feinde gegenüber und erlitt einen Verlust von 30 Schiffen. Die Kunde von diesem Unglück erzeugte in den Städten große Erbitterung und Steen mußte für seine Pflichtverletzung schwer büßen. Er wurde drei Jahre im Gefängnis gehalten und dann zwar befreit, aber nur unter der Bedingung, bis zu seinem Tode, der 1433 erfolgte, sein Haus nicht verlassen zu dürfen.

Im folgenden Jahre wurde jedoch der Krieg mit um so größerer



Kopenhagen wird von den Hanseaten belagert.

Energie erneuert. König Erich hatte zwar inzwischen alles mögliche versucht, die Bürger gegen ihren Rat aufzuwiegeln, und infolgedessen fanden sowohl in Hamburg, wie in Rostock, Stralsund und namentlich in Wismar blutige Aufstände statt, aber sie wurden unterdrückt und am Palmsonntage versammelten sich nicht weniger als 260 hansische Schiffe in Wismar, auf denen 12,000 Mann eingeschifft waren.

Inter quas plures erant grandes, sagt der Chronist Cornerus von ihnen, also wird die große Mehrzahl wohl aus kleinen Fahrzeugen bestanden haben, die hauptsächlich zum Transport von Landtruppen bestimmt waren.

Herzog Gerhardt von Schleswig war Oberbefehlshaber und stieß in einem eigenen Schiffe mit 100 Rittern zur Flotte. Am zweiten Ostertage segelte diese aus und gelangte mit günstigem Winde vor Kopenhagen an.

Erich hatte jedoch gegen die Uebermacht seine gesamte Flotte in den Hafen zurückgezogen und dessen engen Eingang durch Pfahlwerk und Ketten gesperrt, so daß die Hansen mit ihren Schiffen nicht hinein und zum Handgemenge kommen konnten.

Sie erbauten deshalb aus Masthölzern ein großes Floß, besetzten es mit Bombarden und Steinmörsern, legten es an die Sperre und beschossen — wie der Chronist erzählt — mit 200 Feuerschlünden unausgesetzt die feindlichen Schiffe und die Stadt. Von ersteren wurden eine große Menge in den Grund gebohrt oder beschädigt und es sollen eine Masse Menschen umgekommen sein, während auch die Stadt stark litt. Die Dänen suchten zwar von ihren Schiffen und den Festungswerken aus das Feuer zu erwidern, aber ihre Artillerie muß wohl minderwertig gewesen sein, da in den Chroniken auch viel von Pfeilen die Rede ist, die wohl nur aus Mauerarmbrüsten geschossen sein konnten. Kanonen und Mörser waren auf den hansischen Schiffen schon seit 60 Jahren in Gebrauch und die Armbrüste längst abgeschafft, woraus sich ergibt, daß jene nicht nur an Größe, sondern auch an Bewaffnung den nordischen Ländern voraus waren. Das dänische Feuer hatte deshalb auch wenig Erfolg und der Verlust an Menschen und Schiffen war sehr gering.

Trotzdem gaben die Hansen den Kampf auf und beschlossen, ihre Truppen am Lande zu verwenden. Um jedoch die dänische Flotte im



Göttingen.

Hafen einzusperren, versenkten sie mit Steinen beladene Schiffe im Eingange und segelten dann weiter.

Leider machten dabei die Wismaraner, sei es aus Unverstand oder durch Zufall den großen Fehler, ihr Schiff nicht, wie befohlen, quer, sondern in der Längsrichtung zu versenken. Dadurch blieb eine Oeffnung, durch welche die dänischen Schiffe später wieder entschlüpfen konnten.

Waren deshalb die Erfolge der Hansen zu Wasser nur gering, so wurden sie es zu Lande desto nachhaltiger. Sie verwüsteten zunächst Seeland und warfen sich dann auf Jütland, das sie mit Feuer und Schwert heimsuchten und wo sie unermeßliche Beute machten. Unter anderem trieben sie 30,000 Stück Vieh fort nach Gottorp, um es unter die Kriegführenden zu verteilen.

Nachdem dann von den Verbündeten noch im folgenden Jahre Apenrade eingenommen und besetzt war, bequemte sich Erich endlich zu Friedensvorschlägen, und wenn sich auch die Verhandlungen noch längere Zeit hinschleppten, kam der Friede im Jahre 1435 doch zu Stande, allerdings, um bei nächster Gelegenheit wieder gebrochen zu werden, obwohl Dänemark vorher noch eine empfindliche Niederlage zur See erlitt.

Während nämlich Erich vorübergehend in Schweden residierte, unternahm seine, wie es den Anschein hat sehr männlich denkende Frau, die Königin Philippa, 1429 eine Flotte von 70 Schiffen und 1200 Gewappneten auszurüsten, um Stralsund zu überfallen und dadurch ihrem Gatten eine Freude zu bereiten, die freilich in das Gegenteil umschlug.

Am 4. Mai des Jahres zu früher Morgenstunde erschienen die Dänen plötzlich mit der Flotte vor der Stadt und gedachten, sie zu überrumpeln. Wenn dieser Plan nun auch scheiterte, so richteten die Feinde doch anderes Unheil genug an, indem sie einen großen Teil der im Hafen liegenden wehrlosen Schiffe verbrannten, während die Stralsunder von den Wällen der Stadt aus in ohnmächtiger Wut der Zerstörung ihres wertvollen Eigentums zuschauen mußten und die Dänen unter Abfeuerung einer Geschützsalve abends höhnisch davonsegelten.

Wegen heftigen Nordwindes konnten sie nicht durch das enge Fahrwasser des Gellen, durch das sie gekommen, wieder zurück und mußten beim Ruden vor Anker gehen.

Am nächsten Tage kamen zufällig einige bewaffnete Kauffahrer an die Stadt, und diesen Umstand benützte der heldenmütige Bürgermeister Stralsunds, Claus von der Lippe, um die erschreckten Bürger zu ermutigen und sie zu erneuter Thatkraft anzuspornen, die unverbrannten Schiffe mit Feuerwaffen und Mannschaften zu besetzen und den Dänen trotz ihrer großen Uebermacht aufzulauern. Wegen des Sturmes konnten diese nämlich nicht um Rügen segeln und wollten am 8. Mai mit dem nach Südwest herum gegangenen und flauer gewordenen Winde wieder an der Stadt vorbeigehen. Natürlich wähnten sie sich gegen die Stralsunder, die sie so schwer geschädigt hatten, in voller Sicherheit, doch da brachen plötzlich diese unter Führung von Claus von der Lippe und einigen Ratmannen hervor und machten einen so unerwarteten und ungestümen Angriff auf die feindlichen Schiffe, daß gleich im ersten Anlaufe verschiedene von ihren größten genommen wurden. Lippe ließ dieselben sofort durch die Seinigen besetzen und drang mit größter Kühnheit weiter vor. Der Erfolg der mutigen That war ein so großartiger, daß die tapferen Stralsunder einige zwanzig Prisen nahmen, die meisten übrigen dänischen Schiffe in den Grund bohrten und der Rest sich nur durch schleunige Flucht retten konnte. Selbst das Admiralschiff hatte sich schon ergeben; da indessen die auf ihm befindlichen Ritter noch nicht ihr Wort verpfändet hatten, eroberten sie es zurück und entkamen auf ihm. Immerhin war es ein ruhmvoller Sieg, der den hinterlistigen Ueberfall blutig rächte,

Wisby nach Merian.

außer den genommenen Prisen auch noch die Gefangennahme von 300 Gewappneten zur Folge hatte und einen großartigen Beweis von der Tüchtigkeit der Hansen lieferte.

Wenige Tage darauf erlitten die Dänen noch einen ähnlichen schweren Verlust. Drei ihrer Kriegsschiffe brachten den Steuerertrag Schwedens von Stockholm nach Kopenhagen. Sie wurden jedoch von Rostocker und Wismarer Schiffen gejagt, nach kurzem Gefecht genommen und außer der großen Geldsumme fielen auch noch 300 Gefangene in die Hände der Deutschen.



Englisches Kriegsschiff, Anfang des 15. Jahrhunderts.

Kaum war der Friede mit Erich geschlossen, da traten Zerwürfnisse mit Holland ein, dessen Städte sich von der Hansa trennten, die zu kriegerischen Maßnahmen und gegenseitiger Kaperung von Schiffen führten, bis Christoph von Bayern, der mit Hilfe der Hansa Erich vom Thron verdrängt hatte, einen allerdings die Zukunft nicht verbürgenden Ausgleich vermittelte.

Danach spitzten sich die Streitigkeiten mit England so zu, daß es ebenfalls zum Kriege kam. Der Graf von Warwick war von Heinrich VI. zum Oberbefehlshaber von Calais ernannt und warf sich 1458 mit 17 Kriegsschiffen in der Enge des englischen Kanals auf 28 deutsche Kauffahrer, zum größten Teile Lübecker, die in jenen unruhigen Zeiten stets bewaffnet waren; aber ebenso wie die Dänen bei Stralsund, hatte Warwick die Tapferkeit der Hansen unterschätzt. Der heiße Kampf währte von 4 Uhr morgens bis 10; zwar büßten die Lübecker sechs Schiffe ein, die zu Grunde gingen, aber Warwick wurde so aufs Haupt geschlagen, daß er mit Verlust seiner halben Flotte sich nach Calais retten mußte. Wie tapfer auf beiden Seiten gekämpft sein muß, geht aus dem Berichte eines Augenzeugen hervor, der sagt, „daß seit 40 Jahren eine solche Seeschlacht nicht geschlagen sei."

Diese Mißhelligkeiten mit England wurden zwar vorläufig wieder beigelegt, aber brachen bald von neuem aus und führten dann zu einem mehrjährigen grausamen Kriege, in dem die Engländer aber noch viel nachdrücklicher erfahren sollten, was deutsche Tapferkeit wert sei, durch die sie schließlich gezwungen wurden, von den Hansen den Frieden um schweres Geld zu erkaufen. Namentlich war es Paul Beneke, zuletzt Kapitän der großen Danziger Fredekogge „Peter von Danzig", dessen kühne Thaten zur See aus jener Zeit glänzend hervorleuchten, ein ebenso energischer tüchtiger Seemann und Schiffsführer, wie feiner Diplomat, der die Gewaltthaten Eduard IV. gegen die Hansen rächte, die Macht der merchant adventurers — der wagenden Kaufleute — die einen unheilvollen Einfluß auf den König übten, zeitweise brach und der die alleinige Ursache war, daß England sich dazu bequemen mußte, den Frieden von Utrecht über sich ergehen zu lassen, der den Hansen die geraubten Handelsfreiheiten zurückgab und in den nordischen Gewässern für einige Jahrzehnte verhältnismäßige Ruhe schuf.

Durch seine Kühnheit und großartigen Erfolge hatte Paul Beneke das sinkende Ansehen der Hansa für eine Zeit lang wieder mächtig gehoben, ohne daß es sich, nach ihm freilich, auf die Dauer zu erhalten vermochte, und er ist es wohl wert, daß sein Name der unverdienten Vergessenheit entrissen und seine Wagnisse und Thaten unserem Volke bekannt gegeben werden. Es ist sehr bedauerlich, daß Deutschland

das Andenken seiner Seehelden — denn ein solcher war Paul — aus jener Zeit so wenig in Ehren gehalten hat. Von den früher bekannten und uns überlieferten Chroniken werden kaum ihre Namen genannt und doch haben sie oft so viel dazu beigetragen, den Ruhm deutschen Namens zu mehren. Ueber Paul Beneke berichtet der alte Lübecker



Auffindung Paul Beneke's.

Lesemeister Reimar Kock, doch schildert er nur in ziemlich naiver Weise etwas eingehender seinen letzten Kampf mit einem großen englischen Schiffe, sowie dessen Eroberung, wodurch schließlich der Utrechter Friede herbeigeführt wurde, während von seinen übrigen Thaten weder bei ihm noch bei anderen Näheres verlautet.

Wir würden deshalb auch über diesen Mann, der einen so hohen Platz im deutschen Seewesen einnimmt, nichts weiteres wissen, wenn es nicht der Zufall gefügt hätte, daß um die Mitte unseres Jahrhunderts die Chronik eines Danziger Bürgers aufgefunden wurde,

welche den Zeitraum von 1440—1490 behandelt, und nicht nur Paul Beneke näher erwähnt, sondern auch noch weiteren Aufschluß über wichtige politische und städtische Verhältnisse jenes Zeitabschnittes gibt, die wesentliches Interesse bieten. Durch die gleichzeitige Entdeckung von einigen fünfzig Briefen eines Danziger Ratsherrn, Berndt Pawest, an den Rat seiner Vaterstadt, wird jene Chronik in vielen Punkten noch ergänzt. Pawest war vom Rat mit dem Befehl über den „Peter von Danzig" betraut worden, der Sache aber durchaus nicht gewachsen, und auf sein wiederholtes dringendes Ersuchen wurde er schließlich in seinem Kommando durch Beneke abgelöst.

Jene alten Dokumente erweisen, daß letzterer ein Mann war, der eine solche Zahl der verwegensten und von den weittragendsten Folgen für Deutschland und besonders für Danzig begleiteten Thaten vollführte, daß sein Name der Geschichte angehört und wohl verdient, namentlich in der Jetztzeit, wo nach langem Schlummer das Interesse für die Marine endlich wieder im Volke rege geworden, in das Gedächtnis zurückgerufen zu werden. War er doch so demselben entschwunden, daß bis vor nicht langer Zeit Niemand mehr wußte, wie das berühmte Gemälde des flandrischen Malers Hans Memling „das jüngste Gericht" in die Marienkirche nach Danzig gekommen sei, das dort über dem St. Georgen-Altare aufgehängt ist und die Bewunderung der fremden Besucher erregt.

Nun jene alte Chronik und die Pawest'schen Briefe ergeben, daß es eine Trophäe Paul Benekes ist, die dieser von den Engländern erobert und in die Kirche gestiftet hat.

Es dürfte deshalb von Interesse sein, dem Leser ein Lebensbild des kühnen Seehelden vorzuführen, soweit dies auf Grund der verschiedenen Quellen möglich ist.

Pauls Geburtsort ist unbekannt, ebenso sein Geburtsland. Er war ein Findling und zwar ein solcher des Meeres, das auch später wieder seine Heimat und der Schauplatz seiner Thaten werden sollte.

Kurt Bokelmann, auch einer jener tapferen und wagemutigen Seebefehlshaber, die eine hervorragende Rolle gespielt haben, befand sich im Oktober 1442 mit seinem berühmten Danziger Kriegsschiffe, der Fredekogge „Mariendrache", von einer Kreuztour gegen Seeräuber zurückkehrend in der Ostsee, als er in einer nebligen Oktobernacht,

deren Dunkelheit keinen Ausblick gestattete, ein fremdes Fahrzeug übersegelte, das sehr schnell sank.

Obwohl Bokelmann, der selbst auf Deck war, sein Schiff sofort zum Stillstand brachte, Boote aussetzen ließ und Hilfe zu bringen suchte, war das unglückliche Schiff spurlos in der Tiefe verschwunden. Nur einige Wrackstücke schwammen auf den Wellen und wunderbarer Weise auf einem derselben ein Bettkorb, in dem unversehrt ein etwa 1½ jähriger Knabe lag — sonst war nichts Lebendes zu entdecken.

Das Kind konnte nur undeutliche Laute sprechen und so hat man nie erfahren, woher es stammte. Bokelmann nahm den Knaben, dem der Ocean buchstäblich als Wiege gedient, nach Danzig und übergab ihn dem reichen und angesehenen Ratsherrn Beneke, der des verwittweten Kurts Schwester zur Frau hatte, und in dessen Hause bereits Kurts eigener, um ein Jahr älterer Sohn, Eler, erzogen wurde. Das Ehepaar adoptierte den hübschen Jungen, der nach dem Kalendernamen seines Auffindungstages Paul getauft wurde.

Ueber die Jugendgeschichte des letzteren erwähnen die Chroniken nichts, doch darf man wohl voraussetzen, daß in dem vornehmen Patrizierhause an seiner wie an seines Pflegebruders Erziehung nichts versäumt wurde, und ebenso, daß beide Knaben den seemännischen Beruf wählten, denn in dem Berichte über die berühmte Seeschlacht, welche Bokelmann 1455 mit drei Schiffen gegen 16 dänische siegreich lieferte, finden sich sowohl Elers wie Pauls Namen auf dem „Mariendrache", und letzterer, obwohl kaum 15 Jahre alt, hatte sich so tapfer benommen, daß er bei Rückkehr der Schiffe nach Danzig durch den Bürgermeister Niederhoff öffentlich belobt wurde.

Es war bald nach dem Ausbruche des Krieges zwischen Danzig und dem deutschen Ritterorden, als die hinterlistigen Dänen trotz wiederholter scharfer Züchtigungen durch Bokelmann und andere deutsche Schiffsbefehlshaber Danzig und die preußischen Städte zu schädigen suchten, zwar nicht offen, da Friede herrschte und obwohl sie weit mehr Schiffe besaßen, als die letzteren, aber durch heimliche Unterstützung der Ritter, indem sie ihnen Lebensmittel und Munition zuführten.

Es wurde aber doch in Danzig bekannt, daß sie eine Flotte für Livland rüsteten und ein einlaufender Bergenfahrer hatte jene in der

Stärke von 16 Schiffen Tags zuvor auf günstigen Wind wartend, unter Bornholn vor Anker liegend, gesehen.

In Danzig befanden sich zur Zeit nur drei Kriegsschiffe, die Fredekogge „Mariendrache" und zwei Auslieger (Kaper), erstere unter Befehl von Kurt Bokelmann, letztere unter Merten Bardewig und Simon Lüblaw, da die übrigen als Geleitschiffe von Handelsflotten ausgesandt waren, aber die drei Kapitäne hatten einen solchen Ruf, daß Bürgermeister und Rat sich nicht scheuten, sie gegen die Uebermacht auslaufen zu lassen.

Die hansischen Koggen waren in den nordischen Gewässern damals die größten Schiffe und die Chronisten sagen von ihnen mit Bezug auf die Seeschlacht der hansischen Flotte unter Bürgermeister Steen gegen die Dänen bei Helfingborg, „daß sie sich neben den feindlichen Schiffen wie Kirchen gegen Klausen ausgenommen hätten." Man darf jedoch aus dieser Bemerkung nicht schließen, daß sie nach unseren Begriffen sehr groß gewesen seien, und wird nicht fehl gehen, wenn man ihren Tonnengehalt auf 6—800 Tonnen anschlägt. Sie besaßen eine ungefähre Länge von 100—120 Fuß, 25—30 Fuß Breite und gingen 12—14 Fuß tief. Sie hatten drei Masten mit Stengen, führten an dem mittleren drei, an den übrigen zwei Segel übereinander und ein vorn über den Bug hinausragendes Bugspriet, an dem sich auch noch ein Segel befand. Ihre Besatzung betrug durchschnitlich 250 Mann, davon etwa die Hälfte wirkliche Seeleute, die sogenannten Schiffskinder, welche in erster Reihe die Segel bedienten, aber auch kämpften, während die übrigen aus „Ruters" bestanden, geworbenen Soldaten, die lediglich für den Kampf bestimmt waren. Die Bewaffnung der Koggen hatte in früherer Zeit für das Ferngefecht hauptsächlich aus Mauerarmbrüsten und Bliden bestanden, Katapulten, welche Steine, Eisenstangen und glühende Speere schleuderten. Seit Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts hatten jedoch Geschütze diese Bliden allmählich verdrängt und waren auf allen hansischen Schiffen allgemein eingeführt, obwohl sie vielfach noch Steinkugeln feuerten, während um die Mitte des Jahrhunderts schon eiserne Kugeln gebraucht wurden und man bei Gelegenheit sogar mit glühenden Kugeln schoß. Die Bewaffnung einer großen Fredekogge, die so benannt wurden, weil sie bestimmt waren, den Frieden auf dem Wasser zu

schaffen, bezw. zu bewahren, bestand aus 15—20 Geschützen, davon 8—12 von größerem Kaliber (9 und 12 Pfünder), die übrigen sogen. Feldschlangen und Donnerbüchsen schossen nur ein- bis dreipfündige Kugeln.

Die Auslieger waren kleinere Schiffe und hießen nach ihrer Bauart Barsen. Sie hatten gewöhnlich nicht viel über den halben Tonnengehalt der Koggen, führten nur zwei Masten mit Gaffelsegeln, selten mit Raasegeln und waren schlanker gebaut als jene, um besser zu segeln, als die Kauffarteischiffe und sie leichter einholen zu können. Ihre Besatzungsstärke betrug 80—100 Mann und sie hatten 6—8 Geschütze, aber keine Ruters, sondern nur Matrosen an Bord.

Als Bokelmann den Befehl zum Auslaufen erhielt, meldete er schon nach wenigen Stunden seine Schiffe seeklar und ging alsdann voll Kampfbegier in See. Der Wind wehte stramm aus Osten, für die Dänen war er deshalb ungünstig und die Danziger preßten alle möglichen Segel, um die Feinde noch unter Bornholm zu treffen. Schon am nächsten Tage kam die Insel in Sicht, doch der Wind hatte sich südlich gezogen und die Dänen waren gerade Anker aufgegangen, um Kurs auf Livland zu nehmen.

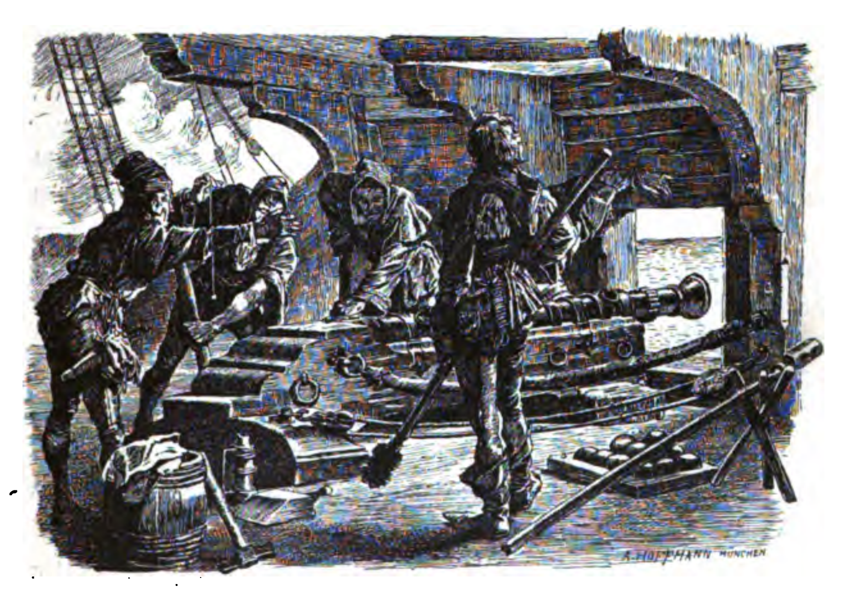
Es waren wirklich 16 Feinde, aber die Ueberzahl schreckte weder die Befehlshaber noch die Besatzungen der Danziger. Jene hofften nur auf um so größeren Ruhm, diese auf reiche Prisengelder, mit denen sie im Vertrauen auf ihre bewährten Führer fest rechneten.

Die von Süden kommenden Deutschen hatten den Vorteil des Windes und hielten mit vollen Segeln auf die Dänen zu. Diese glaubten jedoch bei ihrer Uebermacht an keinen wirklichen Angriff und hielten das Manöver nur für eine Demonstration, nicht aber, um wirklich zu kämpfen. Sie segelten in Linie; sechs von ihnen, kleiner als der „Mariendrache" und seine beiden Kameraden, waren etwas zurückgeblieben, weil sie wohl weniger gut segelten. Sie hielten in einer Gruppe zusammen und zwischen ihnen und der vorderen Abteilung mochte ein Zwischenraum von 1000 Schritten sein.

Der feindliche Admiral, von dessen Mastspitzen stolz dänische Flagge und Wimpel wehten, und dessen Schiff ungefähr Bokelmanns Fredekogge gleich kam, während es noch stärkere Besatzung führte, machte in seinem Hochmut aber den verhängnisvollen Fehler,

daß er nicht einmal durch Fahrtermäßigung seiner vorderen Abteilung die Lücke schließen ließ.

Nun, er sollte allerdings diese Unterlassung bitter bereuen. Der kühne Bokelmann, der im rechten Winkel auf die Dänen zusteuerte, ging unter vollen Segeln mit seinen beiden Kameraden auf kaum hundert Schritte in Kiellinie (hinter einander) vor dem Bug des vordersten Dänen in der kleinen Gruppe vorbei, um ihm und seinen Hinterleuten so furchtbare glatte Lagen längs Deck zu geben, daß die



Bedienung eines hanseatischen Geschützes.

ersten beiden kampfunfähig, Segel und Masten von den Kettenkugeln der Danziger schwer beschädigt und die auf Deck zusammengedrängten Mannschaften arg mitgenommen wurden.

Jetzt endlich sah Hans von Zinnenberg, was er für einen großen Fehler gemacht und wie sehr er die verwegenen Osterlinge unterschätzt hatte. Er versuchte ersteren wieder auszugleichen und zu wenden, um die Danziger zwischen zwei Feuer zu nehmen, aber Bokelmann war nicht der Mann, sich auf diese Weise überraschen zu lassen. Er kam

jenem mit der Wendung zuvor und behielt dadurch den Vorteil des Windes.

Beim Vorbeisegeln gaben die drei enggeschlossenen Danziger den beiden nächsten Dänen so gut gerichtete Breitseiten, daß ihre Kettenkugeln dem einen den Großmast, dem andern die Fockwanten abschnitten und beide außer Gefecht gesetzt wurden.

Es blieben zwar immer noch zwölf, als aber noch ein fünfter in den Grund geschossen wurde und ein sechster in Brand geriet, da entfiel den durch den unerwarteten Angriff und seine für sie so verderblichen Folgen ganz wirr gewordenen Dänen der Mut und sie suchten unter dem Schutze der anbrechenden Dunkelheit ihr Heil in der Flucht.

Bockelmann beabsichtigte jedoch nicht, sie sich entschlüpfen zu lassen und ließ sie nicht aus den Fängen. Da seine Schiffe den Dänen im Segeln nichts nachgaben, blieb er während der ganzen Nacht dem Admiralschiffe auf den Fersen, während die Auslieger es mit den beiden größten Dänen ebenso machten. Bei Tagesanbruch waren die drei Verfolgten von ihren in Lee befindlichen Gefährten so weit abgedrängt, daß diese dem Admiral nicht zu Hilfe kommen konnten; jetzt standen sich die Gegner in gleicher Zahl gegenüber, die windwärts befindlichen Danziger näherten sich den Dänen bis auf wenige Hundert Schritte, und nun begannen die Karthaunen, Feldschlangen und Donnerbüchsen ihren ehernen Mund zu öffnen.

Die Dänen wehrten sich verzweifelt, Lage um Lage folgten einander gegenseitig und der Kampf wurde ein sehr blutiger.

Bokelmann ließ mehr die feindlichen Rumpfe mit ihren gedrängten Mannschaften zum Ziel nehmen, während die Dänen mehr auf die Takelage der Deutschen schossen, um sie zu entmasten und dann zur Enterung zu schreiten.

Zinnenberg behielt Recht; die Großstenge des „Mariendrache“ wurde abgeschossen, kam mit Raa und Segel von oben gestürzt und fiel auf einige Geschütze, die dadurch für längere Zeit zur Unthätigkeit verurteilt waren, ebenso wie durch den Verlust des Großen Marssegels die Schnelligkeit des Schiffes vermindert wurde. Der dänische Admiral ersah seinen Vorteil, überschüttete seinen Gegner mit Ge-

schossen und die Sache wurde für Bokelmann um so kritischer, als Zinnenbergs Takelage noch unversehrt war.

Sollte der „Mariendrache“ nicht unterliegen, so mußte ein schneller, wenn auch sehr kühner Entschluß gefaßt werden, und Bokelmann zögerte damit keinen Augenblick. Er gab den Befehl, das Ruder überzulegen, hielt direkt auf das in Lee befindliche Admiralschiff ab und ehe Zinnenberg noch die Absicht merkte und Maßregeln treffen konnte, bohrte sich der eisenbeschlagene Bug des „Mariendrache“ in die Seite des Dänen, daß dessen ganze Bordwand bis unter die Wasserlinie klaffte und die Wellen brausend in die Oeffnung drangen.

Die Feinde sahen sich verloren, wollten aber ihr Leben so teuer wie möglich verkaufen. Zinnenberg gab den Befehl zum Entern und sprang als erster, gefolgt von einigen dreißig seiner Leute auf das Deck des deutschen Schiffes, um mit dem Mute der Verzweiflung zu kämpfen.

Wer weiß, wie der Ausgang bei der Ueberzahl des Feindes, dessen Mannschaft 250 Köpfe zählte, sich gestaltet hätte, wenn nicht das Glück den Deutschen zu Hilfe gekommen wäre. Bevor der Rest der Dänen dem Admiral folgen konnte, brach das im Tauwerk des Admiralschiffes verwickelte Bugspriet des „Mariendrache.“ Dadurch wurden beide Fahrzeuge von einander getrennt, das schon halb mit Wasser gefüllte feindliche Schiff fiel, schon durch den Segeldruck übergelegt, nach der Leeseite und sank zusehends.

Trotzdem entmutigte dies den tapfern dänischen Admiral nicht. Mit Berserkerwut stürzten er und die Seinen sich auf die Deutschen, schlugen alles vor sich nieder und er selbst stürmte auf Bokelmann ein. Schon hob er das Schwert, um den tötlichen Streich auf das Haupt des letzteren zu führen — da sank sein Arm blutend und machtlos nieder.

Paul Benekes Enterbeil hatte ihn zerschmettert. Der kaum dem Knabenalter entwachsene Jüngling hatte die erste Probe seines kühnen Mutes abgelegt, den er später noch so oft erweisen sollte, und damit das Leben desjenigen bewahrt, dem er so viel dankte, und der ihn selbst dereinst den Fluten entriß.

Durch Zinnenbergs Fall war die Schlacht entschieden und ein glänzender Sieg gewonnen. Als die mit den Ausliegern kämpfenden Dänen ihr Admiralschiff sinken sahen, ergaben sie sich.



Paul Beneke schlägt den dänischen Admiral Zinneberg nieder.

Bokelmann und die Auslieger entsandten sofort Boote zur Rettung der mit den Wellen ringenden Feinde, aber es gelang nur vierzig von ihnen zu bergen, darunter fünf Kreuzherren — die übrigen ertranken.

Der dänische Verlust betrug etwas über 300 Mann, aber auch auf deutscher Seite war der Sieg teuer erkauft, mit zwölf Toten und vierzig Verwundeten, unter den ersteren auch der brave Kapitän Lüblaw. Die übrigen noch segelbaren dänischen Schiffe suchten nach allen Seiten zu entfliehen, einige von ihnen wurden jedoch von den Ausliegern eingeholt und im Ganzen sechs Prisen gemacht. Die Havarien der Deutschen waren nicht so schwer, um nicht in verhältnismäßig kurzer Zeit notdürftig ausgebessert werden zu können, und bereits am dritten Tage nach dem Gefecht, lief Bokelmann ruhmgekrönt unter Glockenläuten und nicht enden wollendem Jubel der Bevölkerung in Danzig ein.

Von Seiten der Stadt wurde seine Heldenthat noch besonders dadurch geehrt, daß der Bürgermeister ihm in öffentlicher Ratssitzung eine goldene Kette umhing, eine Auszeichnung, die noch nie zuvor einem Bürger gewährt wurde; Paul Beneke aber wurde in derselben Sitzung wegen seines Mutes und seiner Unerschrockenheit belobt.

Die furchtbare Niederlage bei Bornholm hatte die Dänen so eingeschüchtert, daß sie vorerst nichts gegen die Danziger zu unternehmen wagten, trotzdem aber nach kurzer Zeit zwei schwedischen Adeligen, Jonas Matzke und Jan Hinrichsen freies Geleit gaben, um Kaperei gegen hansische und namentlich Danziger Schiffe zu treiben. Als es ruchbar wurde, daß sie verschiedene Fahrzeuge genommen und Grausamkeiten gegen deren Besatzungen verübt hatten, wurde Bokelmann mit dem „Mariendrache“ gegen sie ausgeschickt. Ihre Spuren verfolgend, überraschte er sie bei Helgoland auf der That, als sie gerade bei der Plünderung eines Lübecker Schiffes waren. Ein Paar Schüsse aus seinen schweren Geschützen und in nächster Nähe genügten, um das Piratenschiff in Grund zu bohren. Die adeligen Räuber wurden nebst 75 ihrer Genossen gefangen genommen und nach Danzig gebracht. Acht Tage darauf starben sie sämtlich durch Henkershand und ihre Köpfe wurden längs des Strandes von Weichselmünde auf Pfähle gespießt.

Diese schnelle Justiz that ihre Wirkung. Zehn Jahre lang hörte man nichts mehr von Seeraub oder dänischer Hinterlist und ungefährdet zogen die Handelsflotten der Hansen durch Ost- und Nordsee.

Obwohl Paul Benekes Name während dieser Zeit in den Urkunden nicht erwähnt wird, ist es sehr wahrscheinlich, daß sowohl er wie sein Pflegebruder Eler sich bei jenem Seezuge ebenfalls auf dem „Mariendrache" befanden.

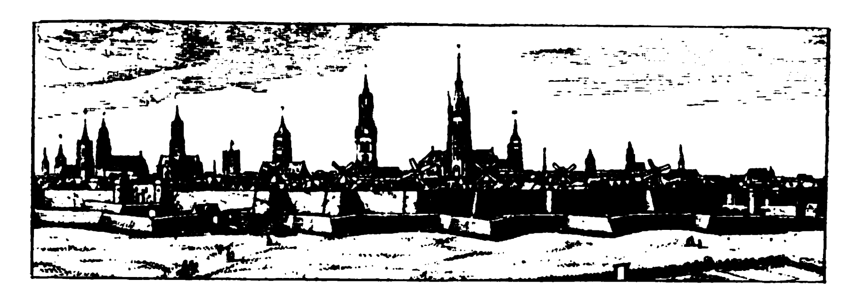
Die Tage dieses berühmten Schiffes waren jedoch gezählt, ebenso wie die seemännische Laufbahn seines Befehlshabers zugleich mit jenem abgeschlossen wurde. Zwanzig Jahre lang hatte es treu seiner Vaterstadt und der Hansa gedient, war aus allen Fährlichkeiten glücklich und siegreich hervorgegangen, aber dadurch auch allmählich alt und schwach geworden, und ein schwerer Sturm in der Ostsee richtete es so zu, daß es gänzlich seeunfähig wurde.

Bei derselben Gelegenheit wurde der alte Bokelmann durch eine Sturzsee so schwer gegen die Bordwand geschleudert, daß er dauernden Schaden davontrug.

Der Rat gab ihm die wichtige Stellung eines Mündemeisters in Weichselmünde mit der Oberaufsicht über alle ein- und auslaufenden Schiffe, während er eine neue Fredekogge bauen ließ, noch größer, stärker und schwerer bewaffnet als der „Mariendrache", dessen ruhmgekrönter Name seinem Nachfolger übertragen wurde, um für die Nachwelt in Ehren gehalten zu werden.

Im Jahre 1466 erwähnen die Chroniken sowohl dies neue Kriegsschiff, wie die Namen von Bokelmanns Sohn Eler und von Paul Beneke, ersteren als Kapitän, letzteren als dessen Steuermann. Sie müssen sich also wohl in der Zwischenzeit zu tüchtigen Seeleuten herangebildet und sich das volle Vertrauen des Rats von Danzig erworben haben, um in verhältnismäßig jugendlichem Alter mit einer so wichtigen Stellung bekleidet zu werden.

Sie hatten eine große Flotte von Handelsschiffen nach Flandern geleitet und Befehl erhalten, dort an der Küste zu kreuzen, da sich das Gerücht verbreitete, die Engländer führten nichts Gutes gegen die Hansen im Schilde. Wenn sich dies vorläufig auch noch nicht bestätigte, wurden die Pflegebrüder doch durch eine ihnen vom Hansischen Kontor in Brügge übermittelte Kunde auf das Heftigste erschreckt.



Brügge nach Merian.

Demnach sollten die Dänen abermals den Frieden gebrochen, eine Danziger Handelsflotte überfallen und das Geleitschiff, die Barse „Promuchel" unter Befehl von Merten Bardewig, dem alten tapfern Ausliegerkapitän, der auch bei Bornholm unter Kurt Bokelmann sich so hervorgethan, in den Grund geschossen, sowie sechs Prisen genommen haben.

Die Nachricht wirkte wie ein Donnerschlag auf die Brüder und umsomehr, als sich noch andere Unglücksbotschaften dazu gesellten.

Der bereits 12 Jahre währende Krieg mit dem deutschen Orden, in dem schon 2000 Danziger Bürger und Bauern, sowie 12,000 Söldner gefallen waren, hatte bei Stargard und Konitz den mit Polen verbündeten Danzigern eine schwere Niederlage gebracht, und jetzt kam noch dazu, daß jener dänische Ueberfall dem Lebensnerv der Stadt, dem Seehandel, der Quelle ihres Wohlstandes und ihrer Macht einen vernichtenden Schlag versetzte. Eine hundert Schiffe starke Handelsflotte mußte im Hafen liegen bleiben, da nur zwei Geleitschiffe vorhanden, die Dänen weit überlegen waren und der „Mariendrache" sich abgeschnitten sah.

Die Brüder waren in Verzweiflung. Sie wie ihre gesamte Besatzung brannten vor Begierde, die Scharte auszuwetzen und doch durften sie ohne Befehl des Danziger Rats ihre Station nicht verlassen. Da kam nach einigen Tagen ein auf den Hafen von Zwern, wo der „Mariendrache" geankert hatte, zusteuerndes Schiff in Sicht, das seinen Großmast verloren hatte. Wer aber beschreibt das Staunen und die Freude der Brüder, als sie in ihm die verloren geglaubte Barse „Promuchel" erkannten.

Bald löste sich das Rätsel. Der dänische Ueberfall hatte wirklich stattgefunden, auch waren 4 Schiffe gekapert, aber Bardewigs Schiff nicht in Grund geschossen, sondern hatte nur den Großmast verloren. Um nicht genommen zu werden, blieb ihm nichts anderes übrig, als mit dem südlichen Winde nordwärts zu fliehen, während die dänischen Auslieger die Kauffarteischiffe verfolgten, und Bardewig steuerte nach Aufrichtung eines Notmastes nach Zween an der flandrischen Küste, wo er den „Mariendrache" wußte, um sich mit ihm zu vereinigen.

In dem findigen Kopfe des alten Auslieger-Kapitäns war inzwischen alsbald ein Plan gereift, durch dessen Ausführung er die erlittene Schlappe voll auszugleichen hoffte.

Es ward ihm nicht schwer, die beiden jungen Leute, die zu seiner Klugheit und Erfahrung unbedingtes Vertrauen hatten, dafür zu gewinnen und Elers Bedenken gegen ein Handeln ohne Befehl des Danziger Rats zu besiegen, da bei dem Gelingen des schlau ersonnenen Anschlags viel Ruhm und Ehre zu gewinnen war und Paul Beneke mit seiner feurigen Natur ganz auf Seiten Bardewigs stand.

Vor allen Dingen mußte die Sache aber möglichst schnell und heimlich in die Hand genommen werden, damit die Dänen keinen Wind davon bekamen, da sie sonst unausführbar war. In größter Eile wurde vom Land ein neues Mastholz beschafft, die Zimmerleute der beiden Schiffe arbeiteten die ganze Nacht daran und bereits am andern Abend gingen beide Schiffe mit dem Kurs nach dem englischen Kanal in See, um etwaige Beobachter am Lande zu täuschen.

Sobald aber das Land aus Sicht war, änderten sie den Kurs ostwärts nach dem Kattegat und verkleideten während der Nacht ihre Schiffe so wirksam, daß sie am andern Morgen wie harmlose Kauffahrer erschienen. Den Leuten war mitgeteilt, daß es sich um ein großes Wagestück handelte, bei dem aber reicher Gewinn zu erhoffen sei, und die Aussicht spornte sie an, mit allen Kräften die Arbeit zu fördern.

Die Kanonen wurden innenbords gezogen und ihre Pforten mit Segeltuchstreifen, die wie die Schiffe selbst schwarz gestrichen waren, verdeckt. Die Raaen hingen schief und krumm, verschiedene alte stark geflickte Segel wurden untergeschlagen, dickes Schmutzwasser über die Bordwände gegossen, genug, es wurde den Schiffen ein so

liederliches äußeres Ansehen gegeben, als ob sie sehr knapp an Mannschaft seien und begegnende Segler keine Ahnung davon haben konnten, was sie in ihrem Innern bargen.

Der Wind ging mit strammer Briese westlich, und schon am dritten Tage liefen sie in das Kattegat ein, um nahe unter der dänischen Küste durch die Enge von Läßö zu steuern. In der Fahrrinne entdeckte man ein vor Anker liegendes Kriegsschiff, eine neue große Barse, und sehr bald erkannte Bardewig in ihr dieselbe, die ihm den Mast abgeschossen.

Es wäre ein Leichtes für die Danziger gewesen, den Dänen zu nehmen, aber Bardewigs Plan ging auf Größeres hinaus, und schnell verabredete er mit den bei dem ruhigem Wasser in Sprechweite neben ihm segelnden jungen Freunden das Weitere, das die zuhörenden Mannschaften mit lautem Jubel begrüßten.

Er wollte die Barse zunächst weit in See locken, um sie dort zu nehmen, ohne Aufmerksamkeit am Lande zu erregen. Als sie sich auf einige Tausend Schritte dem Dänen genähert, ergriffen die Danziger scheinbar die Flucht vor jener, die schnell Anker aufgegangen war, und sie als sichere Beute auf das eifrigste verfolgte. Nun segelten aber die Danziger so schnell, daß die Barse sie nie eingeholt hätte, deshalb hemmten sie, ohne Segel zu bergen, künstlich ihre Fahrt. Einige oben offene Tonnen wurden über Bord gesetzt und voll Wasser längsseit an Tauen mitgeschleppt, so daß der Däne schneller aufkam.

Bald pfiff eine feindliche Kugel durch ihre Takelage, die Aufforderung zum Beilegen. Gehorsam minderten die Deutschen Segel und schoren etwas auseinander. Der Feind biß auf den Köder, lief in den geöffneten Raum zwischen den beiden Schiffen und machte seine Boote fertig, um die schönen Prisen in Besitz zu nehmen.

Da änderte sich aber plötzlich die Scene. Die Danziger legten die Ruder über, schoren wieder zusammen und längsseit des Dänen. Die bis dahin hinter der Verschanzung auf Deck verborgen liegenden Mannschaften schnellten in die Höhe, die geschlossenen Geschützpforten flogen auf, und bevor die gänzlich überraschten Feinde zur Besinnung kamen, waren auch schon von beiden Seiten die Enterhaken geworfen und das Deck der Barse gestürmt, deren entsetzte Besatzung sich widerstandslos gefangen nehmen ließ.

Unter der Androhung, die gesamte Mannschaft über die Planke marschieren zu lassen (zu ertränken), wozu hanseatische Kriegsschiff-kapitäne nach dem bestehenden Seerechte gegen Friedensbrecher befugt waren, zwang Bardewig den dänischen Befehlshaber, ihm den Aufenthalt der beiden andern Barsen, welche sein Konvoy im Sunde überfallen hatten, sowie die verabredeten Erkennungssignale anzugeben, und ging dann sofort an die weitere Ausführung seines so klug und umsichtig ersonnenen Planes.

Die Gefangenen, achtzig an der Zahl, wurden auf den beiden deutschen Schiffen verteilt, 150 ausgesuchte eigene Leute auf die Prise gesetzt und Paul Beneke der Befehl übertragen, da die Kapitäne selbst ihre Schiffe nicht verlassen durften, um nach dem Hafen der Insel Anholt zu segeln, die beiden dort liegenden Barsen zu überrumpeln, sowie die den Danzigern genommenen Kauffarteischiffe herauszuholen.

Es war dies eine Aufgabe, die ebensoviel Mut und Entschlossenheit, wie Klugheit und Besonnenheit erforderte, deren aber Paul, dessen eigentliche Ruhmeslaufbahn damit begann, sich meisterhaft entledigte.

Er kreuzte auf die Insel zu und richtete sich so ein, daß er noch kurz vor Anbruch der Dunkelheit mit den beiden dänischen Kriegsschiffen die Erkennungssignale wechselte und diese dadurch in Sicherheit wiegte, da sie ihren Kameraden zu sehen glaubten.

Einige Stunden darnach ankerte er in etwa 500 Schritt Entfernung von der am weitesten nach außen liegenden Barse, und als geraume Zeit auf ihr alles still geblieben war, ein Zeichen, daß man keinerlei Verdacht geschöpft, wurden 60 Mann und einige Zimmerleute mit vorbereiteten Planken in den Booten eingeschifft und diese ruderten vorsichtig, mit umwickelten Riemen, um jedes Geräusch zu vermeiden, auf den ihnen mit dem ablandigen Winde das Heck zukehrenden Dänen in dessen Kielwasser zu. Die mondlose dunkle Nacht kam ihnen zu Hilfe, um nicht zu früh gesehen zu werden. Doch dies geschah überhaupt nicht. Ungehört und ungesehen von dem wahrscheinlich schlafenden Posten kamen sie längsseit, stiegen leise an Bord und als jetzt der Posten erschreckt in die Höhe fuhr, da erstickte ein drohend über seinem Haupte erhobenes Enterbeil seinen Alarmruf. Er wurde gebunden, ihm ein Knebel in den Mund gesteckt und er dadurch unschädlich gemacht.

Ebenso geräuschlos wurden die Luken zu den Mannschaftsräumen zugedeckt, über sie wie über die Kajütsthüren die mitgenommenen Planken geschroben und das Schiff, ohne wieder einen Tropfen Blutes zu vergießen, wie bei der ersten Barse in die Gewalt der Deutschen gebracht.

Nun ging es mit Zurücklassung einer starken Wache auf den zweiten Dänen zu, wo jedoch das Spiel nicht so leicht war. Man fand den Posten wach und dieser machte Lärm. Glücklicherweise waren die Boote bei der herrschenden Dunkelheit erst spät von ihm gesehen und die Deutschen erreichten ihr Ziel noch zeitig genug, bevor die aus ihren Kojen aufgeschreckten und nur halb bekleidet auf das Deck gestürzten Dänen sich zur Abwehr völlig bereit machen konnten.

Mit dem Schlachtruf „Alle Zeit gut Danzig" enterten die Deutschen, trieben nach kurzem aber blutigem Kampfe die Feinde unter Deck, um sie dort, ebenso wie auf der ersten Barse, einzusperren, und so war auch die zweite erobert.

Es war nach Pauls Befehl nur mit der blanken Waffe gekämpft worden. Am Lande hatte man deshalb keine Ahnung von dem Vorgange und alles schlief dort ruhig.

Es galt nun noch die Geschütze der den Hafen beherrschenden Batterie unbrauchbar zu machen. Ein Boot glitt lautlos hinüber; auch sie war unbewacht und bald kündete der Ton einiger Hammerschläge ihre Vernagelung, womit Hafen und Stadt der Gnade des Siegers preisgegeben waren.

Noch aber hatte Paul seine Aufgabe nicht erfüllt, und er schritt, da am Lande alles still blieb, zu ihrer völligen Ausführung.

Seine Boote ruderten vorsichtig in den Hafen hinein, lösten dort die Haltetaue der am Bollwerk festgemachten vier Prisen von Bardewigs Konvoy, sowie von noch sechs dänischen Handelsschiffen. Deren Besatzungen hatten im Vertrauen auf ihre draußen Wache haltenden Kriegsschiffe auch keine Posten ausgestellt, waren ruhig am Lande schlafen gegangen und so konnten alle zehn auf die Reede bugsiert werden, um sie bei der zuletzt genommenen Barse zu verankern.

Das Staunen der Dänen, als sie am andern Morgen alle Schiffe außerhalb des Hafens erblickten, war natürlich groß und zornig fuhr

der Hafenmeister hinaus, um Aufklärung zu erhalten, sah sich aber bald als Gefangener, und von nicht geringerem Schreck wurde die Bevölkerung der Stadt erfaßt, als auf allen Schiffen die Danziger Flagge in die Höhe ging und man die gefürchteten Osterlinge erkannte.

Alles floh in größter Verwirrung, da Brand und Plünderung erwartet wurde, doch Pauls edler Sinn, den später der Lübecker Lesemeister Reimar Kock in seiner Chronik rühmend hervorhebt, verschmähte eine solche barbarische Kriegführung, wenn sie auch zu damaliger Zeit gang und gebe war, und beließ es nur bei einer Drohung.

Er forderte die Herausgabe der gefangenen deutschen Prisenbesatzungen, sowie die Zahlung von 5000 Pfund Groß (125,000 M.) Kriegsentschädigung innerhalb drei Stunden, widrigenfalls die Stadt in Trümmer geschossen und geplündert werden würde.

Noch vor Ablauf der gesetzten Frist war der Forderung Genüge gethan und Paul segelte mit dem ganzen Geschwader den am Horizonte erscheinenden „Mariendrache“ und „Promuchel“ entgegen.

Wohl durfte er mit Stolz auf das völlige Gelingen seiner ebenso kühnen wie schwierigen Unternehmung blicken.

Er hatte Bardewigs Vertrauen vollständig gerechtfertigt und sein eigenes Können glänzend dargethan.

Bardewig übernahm als Aeltester den Befehl der gesamten Flotte. Die Gefangenen wurden auf die schlechteste Prise gepackt und ohne Proviant und Wasser fortgeschickt, um sobald als möglich nach Anholt zurückkehren zu müssen und alsdann nahm man Kurs auf den Sund, um dort den Dänen noch einen letzten schweren Schlag zu versetzen.

Paul segelte mit einer der genommenen Barsen an der Spitze, während die beiden anderen die Linie schlossen, die von den übrigen Schiffen gebildet wurde. Jene drei führten die dänische Flagge, rot mit weißem Kreuz allein, während auf den anderen, als Prisenzeichen, die Danziger Flagge unter der dänischen im Wasser schleppte.

Beim Passieren des vom Unionskönig Erich erbauten festen Schlosses Helsingör auf kaum 500 Schritte herrschte dort unbeschreiblicher Jubel; man glaubte es sei ein Siegeszug nach Kopenhagen.

Doch wie furchtbar war die Wandlung von Freude in unsag-

baren Schrecken, als plötzlich die Flaggen gewechselt wurden, auf den Prisen jetzt die dänischen im Wasser schleppten mit der Danziger darüber, die Kanonenpforten der fünf Kriegsschiffe in die Höhe flogen, die sämtlichen Geschütze erkrachten, Tod und Verderben in die Reihen der erstarrten Feinde schleuderten und von der Spitze des Großmastes des „Mariendrache" das Wahrzeichen des gefürchteten Besens erschien, das der alte Kurt Bokelmann so lange Jahre geführt hatte, um damit anzudeuten, daß er die Ostsee von allen Widersachern rein fegen wolle.

Bevor die Dänen noch zur Besinnung kamen waren die Danziger schon außer Schußbereich und Bardewigs Niederlage glänzend gerächt.

Nach drei Tagen lief die Flotte in Danzig ein, um die dort herrschende Trübsal in eitel Jubel zu verkehren und die Bevölkerung in einen wahren Freudentaumel zu versetzen.

Der Lohn war ein den Siegern gegebenes glänzendes Fest, sowie die Verleihung von goldenen Halsketten an die drei Führer, wie sie einst Kurt Bokelmann nach der Schlacht von Bornholm erhalten, während Paul außerdem noch zum Schiffshauptmann ernannt wurde und den Befehl über die größte der genommenen Barsen, die „Unholt" erhielt.

Es war den Brüdern jedoch nicht lange vergönnt, im Hafen zu bleiben. Das große segelfertig liegende Konvoy von über hundert Schiffen mußte wegen des herannahenden Winters, mit dem damals jede hansische und auch fremde Handelsschifffahrt aufhörte, auslaufen, wenn es noch zeitig zurückkehren sollte, und es wurde beschlossen, es vom „Mariendrache", der „Unholt" und den beiden andern eroberten Ausliegern geleiten zu lassen.

Wenn auch Dänemark infolge der furchtbaren erlittenen Niederlage um Frieden gebeten, so traute man ihm nach so langen Erfahrungen von seiner Untreue und Hinterlist nicht über den Weg.

Außerdem wußte man, daß König Eduard IV. von England, von den merchant adventurers aufgestachelt nur auf eine Gelegenheit wartete, um den Hansen einen tödtlichen Schlag zu versetzen und sich von ihren Handelsprivilegien zu befreien.

Es war zwar ein Hansatag ausgeschrieben, aber die alte Ein-

mütigkeit und Thatkraft des Bundes war bereits im Schwinden und bei der Lauheit vieler Glieder desselben, ja bei dem sichtbaren Streben einzelner, wie z. B. Cöln, eher die Hansa aufzugeben, als sich mit England zu verfeinden, beschloß das mannhafte Danzig, schleunigst selbst zu rüsten, um dem drohenden Unheil rechtzeitig begegnen zu können, und Bardewig erhielt den Auftrag, zunächst vier Auslieger fertig zu stellen, um nötigenfalls den Brüdern sofort Hülfe zu bringen.

Diese Gelegenheit fand sich bald. Das Convoy langte glücklich an der flandrischen Küste an, segelte von dort nach den verschiedenen Bestimmungshäfen, während die beiden Geleitschiffe in Zween ihre Rückkehr erwarteten und die zwei andern Barsen inzwischen im englischen Kanal kreuzten.

Da geschah es im Jahre 1468, daß Kaufleute von Lynn gegen den Friedensvertrag zwischen England und Dänemark zum Handeln nach Island fuhren, dort nach ausgebrochenen Streitigkeiten den königlich dänischen Vogt erschlugen, die Insel verheerten und die Steuerkassen beraubten.

Natürlich brachte dieser Friedensbruch den König Christian I. in Zorn, er ließ Auslieger ausrüsten und setzte angeworbene hansische Kapitäne darauf, die er nach den gemachten bitteren Erfahrungen wohl für tüchtiger und thatkräftiger halten mochte, als die eigenen Landsleute, die so oft von jenen arge Niederlagen erlitten hatten. Alsbald rechtfertigten sie auch ihren wohlverdienten Ruf und brachten eine Reihe englischer Schiffe auf.

Damit hatte Eduard den langersehnten Vorwand gefunden, der ganzen Hansa den Krieg zu erklären. Er beschuldigte die Kaufleute des Stahlhofes, des berühmten deutschen Kontors in London, die Sache angestiftet zu haben. Derselbe wurde geschlossen, sämtliche dort angestellte Deutsche wurden gefänglich eingezogen, ein Teil von ihnen erwürgt und der König forderte 20,000 £ Schadenersatz für die gekaperten englischen Schiffe, während er gleichzeitig 14 Kriegsschiffe ausrüstete, um über die hansischen Seestreitkräfte herzufallen und sie zu vernichten.

Die erste Kunde von diesem barbarischen Gewaltakt, wenn auch noch nicht in seiner vollen Ausdehnung, erhielten die Brüder bereits zwei Tage nach Schließung des Stahlhofes durch das hansische Kon-

tor in Brügge mit der Warnung, Zween nicht zu verlassen, da fünf englische Schiffe, darunter ein sehr mächtiges der St. John, gegen sie ausgelaufen seien.

Doch diese Warnung verkannte völlig den Charakter Pauls, durch dessen geistige Ueberlegenheit auch Eler Bokelmann beherrscht wurde, so daß er sich willig den Ratschlägen und Anordnungen des Pflegebruders fügte und dieselben unterstützte. Jener faßte sofort einen kühnen Entschuß, um den Stier bei den Hörnern zu ergreifen und beide Schiffe verließen noch am selben Abend Zween, um nach der englischen Küste zu steuern.

Am andern Morgen ankerten zwei stattliche Fahrzeuge unter französischer Flagge unweit des Städtchens Deal in der Nähe von Dover.

Am Ufer hatte sich eine große Menschenmenge angesammelt, um den in diplomatischem Auftrage zu Ludwig XI. nach Paris entsandten Lord Mayor von London, Thomas Cook zu erwarten, der mit zwei französischen Schiffen zurückgeleitet werden sollte.

Der Bürgermeister begab sich an Bord zur Begrüßung des hohen Herrn, war aber nicht wenig erschreckt, statt seiner sich in der Gewalt der Osterlinge als Gefangener zu sehen. Er wurde von Paul gezwungen, im Namen des Lord Mayor einen Brief zu schreiben, durch welchen er die angesehenen Männer, welche ihre Aufwartung zu machen gedachten, einlud, dies an Bord zu thun, da er gleich die Themse hinauf segeln wolle. Die Botschaft sendete Paul aber mit einem eigenen Boote und behielt das des Bürgermeisters an Bord.

Bald erschienen auf den Brief hin einige dreißig der Herren, um ebenso gefangen genommen zu werden, wie der unglückliche Schreiber des Briefes.

Paul Benecke hatte damit einen Hauptschlag geführt und sich einer großen Zahl Geiseln bemächtigt. Das genügte ihm aber nicht; ein wichtigerer Fang war der des Lord Mayor selbst und er beschloß, ihm entgegen zu segeln. Vorher jedoch beabsichtigte er den perfiden Engländern noch eine furchtbare Lektion zu geben.

Bevor seine Schiffe Anker lichteten, heißten sie die Danziger Flagge, welche die Landbewohner in starrem Schrecken erkannten. Zwar stand-

er wie in Anholt davon ab, die Stadt in Grund zu schießen, aber er strafte sie in anderer empfindlicher Weise. Die Boote wurden entsandt und bald standen achtzehn englische Handelsschiffe, die im Hafen lagen, in Flammen.

Das war die deutsche Antwort auf Eduards unerhörte Kriegserklärung; dann gingen die Danziger südwärts nach der französischen Küste zu.

Wenige Stunden darauf kamen zwei französische Schiffe in Sicht. Es waren die „Madeleine" von Cannes und „Le Cygne" von Dieppe, auf deren ersterer sich Thomas Cook befand.

Ein Schuß genügte, um die beiden kaum bewaffneten Fahrzeuge zum Beilegen zu zwingen. Cook wurde als Gefangener an Bord der „Anholt" genommen, alles an Bord befindliche englische Gut konfisziert und auf den „Mariendrache" gebracht, die Franzosen sonst frei gelassen, und danach steuerten die beiden Danziger der flandrischen Küste zu.

Dem Mutigen ist das Glück hold; das alte Sprichwort bewährte sich auch hier, und Fortuna hatte die kühnen Deutschen außerordentlich begünstigt.

Der Wind war entgegen und erst am dritten Tage sichtete man die Küste von Flandern, erblickte aber auch zugleich die Mastspitzen von fünf englischen Kriegsschiffen, darunter die eines sehr großen. Sie ankerten draußen vor dem Hafen von Zween, um die vermutlich drinnen liegenden Danziger zu blockieren.

Bei diesem Anblicke entstand in Pauls erfinderischem Kopfe sofort ein neuer Plan, um dem Feinde einen bösen Streich zu spielen und zwar behielt er sich bei dem Wagnis die Hauptrolle vor.

Er hielt mit beiden Schiffen weiter nach See, um von den Engländern nicht gesehen und erkannt zu werden, und segelte erst nach Dunkelwerden landwärts, um sich leise und vorsichtig zwischen die Küste und das feindliche Geschwader zu schieben und dort zu ankern.

Die Witterung war günstig, der Wind ablandig und ein feiner niederrieselnder Regen machte die Finsternis noch dichter.

Etwas nach Mitternacht rief ein mit zwei Leuten besetztes Fischerboot das englische Admiralschiff „St. John" an und bat um Erlaubnis, sich hinter dem Schiffe fest machen zu dürfen, um sich

vom langen Rudern zu erholen und sich zur Erwärmung eine Biersuppe zu kochen, wozu um etwas trockenes Holz ersucht wurde.

Der wachhabende Offizier ließ das Boot beleuchten, da jedoch nur zwei ganz durchnäßte Männer und Fischergerät sich darin befanden, wurde die Bitte gewährt und das Boot blieb ferner unbeachtet.



Paul Beneke verbleit das Steuer des „St. John".

Die Insassen machten auf einem kleinen Steinherde Feuer, setzten den Kessel darauf und wärmten ihre erstarrten Glieder. Nach einer halben Stunde wurde das Boot vorsichtig unter das bei den damaligen größeren Kriegsschiffen hoch aufgebaute und sehr weit nach hinten überhängende Heck geholt, wo es vom Deck aus nicht gesehen werden konnte und der eine Mann goß mit einem großen Löffel einen Teil der „Biersuppe" in einen der über Wasser befindlichen Fingerlinge, der Oesen, in denen sich das Ruder mit seinen Haken dreht, um dann das Boot ebenso leise wieder zurückgleiten zu lassen.

Eine Zeitlang lauschten dann noch die beiden Männer; als jedoch an Bord alles still blieb und sie daraus schließen konnten, daß ihr Vorhaben unbemerkt geblieben, riefen sie das Schiff wiederum an, dankten dem wachhabenden Offizier für die gewährte Erlaubnis, sich ausruhen zu dürfen, und ihr Boot verschwand in der Dunkelheit.

Mit Tagesanbruch folgte dem Regen ein Nebel, welcher Pauls

Plan einer Ueberrumpelung der Feinde sehr begünstigte. Die Deutschen lichteten Anker, machten mit größter Sorgfalt ihre Schiffe gefechtsbereit und wurden bei der unsichtigen Luft erst in wenigen hundert Schritten Entfernung vom Feinde entdeckt.

Bevor diese sich jedoch von der grenzenlosen Ueberraschung erholen konnten, erhielt auch schon ihr erstes Schiff eine so vernichtende Breitseite auf Pistolenschußweite von vorn und dann nach einer Wendung von hinten, daß es kampfunfähig wurde, das Deck vom Blute der niedergemähten Mannschaft schwamm und Mast und Stengen von oben stürzten.

Sofort kappten die übrigen ihre Ankertaue und setzten Segel, um sich zum Gefecht zu rangieren, aber wer beschreibt den Schrecken der kleineren, als sie den großen „St. John" steuerlos und mit backen Segeln mit dem ablandigen Winde nach See zutreiben sahen.

Sie ergriffen die Flucht, die Deutschen sandten ihnen einige Kugeln nach, ohne sich indessen vorläufig weiter um sie zu kümmern, und hielten auf den „St. John" zu, um in Sprechweite hinter dessen Heck herumzugehen.

„Streicht die Flagge!" donnerte Pauls Stimme hinüber. „Wenn wir gewendet haben und die Flagge ist nicht herunter, so bringen wir Euer Schiff zum Sinken. Quält Euch nicht weiter mit Eurem Ruder", fuhr er höhnend fort. „Die Biersuppe von heute Nacht hält es gut fest, es war geschmolzenes Blei".

Die Engländer schäumten vor Wut, sich von den Deutschen so überlistet zu sehen, aber aller Widerstand war außer Frage, ihr Schiff unbeweglich. Am Heck führten die Schiffe damals noch keine Geschütze, nur in der Breitseite, sie waren deshalb wehrlos und mußten sich ergeben. Nun machte sich der „Mariendrache" auf den Weg, um noch einen der entflohenen Engländer einzuholen. Dem großen Schiffe gegenüber wagte dieser keine Gegenwehr und sehr bald kehrte die Kogge mit der Prise zurück, während die beiden anderen Fahrzeuge entkamen.

Ohne einen Mann zu verlieren, hatten die beiden Danziger den Engländern eine furchtbare Niederlage beigebracht, und als sie mit ihrer Kriegsbeute nach Zween eingelaufen waren, erfüllte namentlich Pauls Ruhm, der die eigentliche Seele des Ganzen gewesen, das Land, und hunderte von wagemutigen Seeleuten strömten von allen Seiten herbei, um sich auf den „St. John" dessen Befehl Paul



Paul Benekes Sieg über die englische Flotte.

übernahm und der nach Instandsetzung des Ruders vollständig kriegs- und seebereit war, anwerben zu lassen.

Bei der Nachricht des englischen Friedensbruches wurde 1470 in Lübeck ein Hansatag ausgeschrieben und Bremen und Hamburg erhielten den Auftrag, den Krieg mit aller Härte zu führen. Die Kölner aber, die den Befehlen des Bundes gegenüber nicht gehorchten, dafür von den Engländern sowohl den Stahlhof wie alle Handelsfreiheiten zurückerhielten und mit schnöder Gewinnsucht die den Deutschen angethane Schmach nicht miträchen wollten, wurden aus der Hansa gestoßen und aller bisherigen Rechte beraubt. Niemand, der dies Schicksal nicht selbst theilen wollte, durfte mit ihnen Handel treiben und alle Kölner Waaren wurden von den Märkten der dem Bunde treu gebliebenen Städte ausgeschlossen.

Auf demselben Hansatage wurde beschlossen, jede Verbindung mit England durch eine Kontinentalsperre zu hindern, sowie daß jedes größere Schiff fernerhin 20 geharnischte Männer an Bord haben sollte.

Als die Gewaltmaßregeln Eduards in Danzig bekannt wurden, ließ der Rat durch Bardewig sofort acht Auslieger seefertig machen, aber die Freude über Paul's große Thaten erfüllte die Bürger mit so hohem Mute, daß sie kein Opfer scheuten, die Flotte noch mehr zu verstärken und zwar durch eine mächtige Liburne. Sie war ursprünglich ein französisches Handelsschiff, wohl eines der größten seiner Zeit, hieß Peter a Rupellis (Rochelle), war mit schwerer Havarie in Danzig eingelaufen und Eigentum der Stadt geworden, da der Besitzer die für die Reparatur aufgenommene Schuld nicht bezahlen konnte.

Sie wurde jetzt in ein Kriegsschiff verwandelt, wie dies zu damaliger Zeit meistens geschah und lediglich für Kriegszwecke selten Fahrzeuge gebaut wurden. Man bewaffnete sie mit 20 Karthaunen (12 Pfünder) und 10 Feldschlangen (6—8 Pfünder). Leider fehlte es an einem geeigneten Befehlshaber, da alle tüchtigen Führer in See waren und man beging den großen Mißgriff, den Schifffahrtsdeputirten Ratsherrn Berndt Pawest, denselben, aus dessen aufgefundenen Briefen an den Rat von Danzig wir das Nähere über diese ereignisvolle Zeit erfahren haben, dazu zu ernennen, obwohl er auf See durchaus nicht heimisch war.

Die Besatzung des Schiffes bestand aus 210 Seeleuten und 150 Ruters, aber ebensowenig wie Pawest Seemann war, verstand er Mannszucht zu halten. Die Ruters meuterten; er gebrauchte nicht weniger als drei Monate Zeit, um von Danzig in die Nordsee zu kommen, ohne etwas auszurichten, und schrieb Berichte über Berichte an den Rat, ihn von seinem Posten, dem er sich durchaus nicht gewachsen fühlte, zu entheben.

Aber erst als er vor Sorge und Aufregung über seine wilde Mannschaft, von der er klagt „Se fruchten noch Gott, edder den Düvel, edder den Menschen" schwer erkrankte, wurde er seiner Stellung enthoben und auf seinen Vorschlag Paul Beneke über das in „Peter von Danzig" umgetaufte Schiff als Befehlshaber gesetzt, der dann auch, wie später gesehen werden wird, die auf ihn gesetzten Hoffnungen glänzend erfüllte.

Inzwischen und lange noch bevor die Liburne von Danzig ausgelaufen war, spielten sich noch andere Ereignisse ab, bei denen Paul hervorragend beteiligt war und die seinen Ruhm in großartiger Weise mehrten. Zunächst führte er sehr scharfen Krieg gegen die Engländer. Hamburg und Bremen hatten auf einen Hansa-Beschluß eine Reihe Kriegsschiffe in den Kanal entsandt und diese übten in furchtbarer Weise Vergeltung. Sie nahmen nicht nur alle englischen Schiffe, die sich sehen ließen, sondern landeten an den Küsten, drangen 20—30 Meilen weit in das Innere vor, raubten und verheerten alles und hingen alle Engländer, die sie fingen, an den Raaen auf, um Rache für die grausame Behandlung der Deutschen im Stahlhof zu nehmen.

Ob Paul Beneke sich auch an dieser Art Kriegführung beteiligte, ist ungewiß, da in den Chroniken nur Bremer und Hamburger erwähnt werden, aber bei seinem ebenso energischen wie milden Charakter, den er sowohl bei der Affaire von Anholt, wie auch später zeigte, nicht wahrscheinlich. Dagegen darf man wohl annehmen, daß er fleißig auf englische Schiffe Jagd machte und eine große Zahl Prisen nahm.

Die 8 Auslieger waren in Flandern angelangt, so daß die Danziger dort jetzt mit den beiden eroberten Engländern 14 Schiffe zählten. Sie wurden in drei Geschwader geteilt. Paul auf dem St. John" befehligte ein solches von sechs, Eler Bokelmann auf dem „Mariendrache" vier Schiffe und Bardewig die übrigen vier Aus-

lieger, mit denen er hauptsächlich Kaper-Krieg führte, der von großem Erfolge begleitet war. Flandern stand den Danzigern offen und sie konnten im Hafen von Zween immer Schäden ausbessern, sich mit Proviant und sonstigen Vorräten versehen, was die Kriegführung für sie sehr erleichterte.

Die politischen Verhältnisse hatten sich um diese Zeit eigentümlich gestaltet. Eduard IV. schien den Großen des Landes, namentlich dem „Königsmacher" Graf Warwick, der ihm zum Throne verholfen, nicht mehr genehm zu sein.

Es wurde ein Aufstand erregt und der König mußte mit 800 Getreuen zu Karl dem Kühnen nach Burgund flüchten. Kaum hatte jedoch der an der englischen Küste kreuzende Beneke durch ein von ihm genommenes Schiff erfahren, daß Eduard am folgenden Tage von Lynn nach Flandern zu segeln beabsichtige, als er auch schon die kühne Idee faßte, ihn gefangen zu nehmen, um daraus Vorteile für die hansische Sache zu ziehen.

Er machte sich sofort mit seinem Geschwader auf den Weg und erreichte die Flüchtlinge kurz vor ihrem Einlaufen in den seeländischen Hafen Marstief, zwang ihre 4 Schiffe zum Ankern und erklärte sowohl den König als seinen Gefangenen, wie die Schiffe als gute Prisen.

Sehr bald kam ein Boot mit dem Burgundischen Küsten-Admiral Grafen von Vere heraus, um den König im Namen des Herzogs zu begrüßen, fand ihn aber als Kriegsgefangenen.

Vergebens drohte der Graf mit dem Zorne seines Herrschers; Beneke, im Bewußtsein seines guten Rechtes, ließ sich nicht einschüchtern. Schon wollte der Graf den Rückweg antreten, als Paul den König und ihn um eine geheime Unterredung ersuchte, die in der Kajütte stattfand und von ziemlicher Dauer war.

Die Umstände hatten blitzschnell einen neuen Plan in seinem Kopfe reifen lassen, für dessen Ausführung er zwar eine schwere Verantwortung übernahm, jedoch in der festen Zuversicht, die nachträgliche Genehmigung der Hansa zu erhalten, wenn er gelang.

Es ist anzunehmen, daß es Beneke noch unbekannt war, wie die Königin Margarethe, Gemahlin Heinrichs VI., der durch Eduard im Tower gefangen gehalten wurde und nach des Letzteren Flucht wieder für kurze Zeit den englischen Thron bestieg, ein bewegliches Schreiben

an die Hansa gesandt und um deren Hilfe gegen Eduard gebeten hatte. Wußte er davon, so wäre es schwer begreiflich, daß er im Namen der Hansa mit dem Manne paktieren konnte, der Letzterer so schweres Unrecht zugefügt.

Nach eingehender Beratung der drei Männer wurde nämlich ein Vertrag dahin abgeschlossen, daß Paul sich verpflichtete, den von Karl dem Kühnen mit Geld, Waffen und Mannschaften zu unterstützenden König mit 14 hansischen Schiffen in sein Land zurückzugeleiten und 14 Tage lang nach der Landung in seinen Diensten zu bleiben, wogegen der König die Zusage machte, nach Zurückgewinnung des Thrones den den Hansen zugefügten Schaden wieder gut zu machen und nicht nur ihre alten Privilegien wieder herzustellen, sondern sie noch zu erweitern.

An einem Königsworte soll man nicht deuteln und mit solchen Versprechungen durfte Beneke wohl eigenmächtig handeln; hätte er freilich geahnt, daß Eduard, wenn auch unter dem Druck der merchant adventurers dennoch sein Wort brechen würde, würde er schwerlich den Vertrag geschlossen haben, wenn es ihm auch vorbehalten blieb, durch kriegerische Thaten seine Erfüllung zu erzwingen.

Er unterzeichnete das Schriftstück im Namen der Hansa, Graf von Vere für den Herzog von Burgund: dann gab ersterer die Schiffe frei, geleitete Eduard mit königlichen Ehren ans Land und ging mit seinem Geschwader in See, um sein Vorhaben ins Werk zu setzen, sobald der König gerüstet sei.

Das bisher die Danziger in so hohem Maße begünstigende Glück schien sich jetzt jedoch von ihnen abwenden zu wollen.

Auch Ludwig XI. von Frankreich hatte den Hansen als Bundesgenossen seines rebellischen Vasallen Karl von Burgund den Krieg erklärt. Während Beneke nach dem Marstief gesegelt war, hatte Bardewig im englischen Kanal einen Kreuzzug unternommen, auch vier französische Prisen gemacht, wurde aber, als er zur Ergänzung seiner Munition in Calais landete, dort von Franzosen erkannt und auf offener Straße niedergehauen.

Das war ein schwerer Verlust sowohl für Paul und Eler, die in ihm einen treuen Freund und Kameraden verloren, wie für Danzig und die ganze Hansa, der er so viele Jahre unbezahlbare Dienste geleistet.

Als die Franzosen den Tod des gefürchteten Kaperkapitäns erfuhren, sandten sie 17 Schiffe aus, denen es auch gelang, zwei von Bardewigs Ausliegern zu erobern.

Sobald Bokelmann von diesem Mißgeschick Kunde erhielt, lief er mit seinen vier Schiffen aus, um die beabsichtigte Vereinigung der Franzosen mit den Engländern zu verhindern. Zwei Tage darauf traf Paul mit seinem Geschwader in Zween ein, ging aber, als er den Stand der Sachen vernahm, sogleich wieder in See, um seinem Pflegebruder Hilfe zu bringen.

Am anderen Morgen traf er die Franzosen vor der Maasmündung und Bokelmann bereits im heftigsten Kampfe mit ihnen. Es stand schlimm für die Danziger. Zwar waren fünf Franzosen schon kampfunfähig gemacht, doch es standen immer noch 12 gegen 4, und der „Mariendrache" schlug sich erbittert mit dem größten Franzosen der „Columba", aber es warfen sich jetzt noch drei Feinde auf ihn.

Schleunigste Hilfe that Not und Beneke war in Verzweiflung, da die flaue Briese ein schnelles Herankommen hinderte. Der „Mariendrache" schien verloren — da fiel ein frischer Windstoß in die Segel und unbekümmert um sein etwas langsamer segelndes Geschwader, steuerte Paul, ohne einen Schuß zu thun, mit seinem Schiff so nahe an die „Columba", daß sich fast die Spitzen der Raaen berührten. Dann erst erkrachte seine Breitseite, deren verheerende Wirkung den Franzosen zum Weichen zwang, so daß auch die anderen Angreifer erschreckt leewärts absteuerten.

Schon glaubte Paul den Bruder aus seiner gefährlichen Lage befreit zu haben, da sah er zu seinem Entsetzen ein noch weit schauerlicheres Unheil nahen. Es drangen Rauchwolken aus dem „Mariendrache". Sie wurden dichter und dichter; Flammen züngelten empor, ergriffen mit rasender Schnelligkeit Takelage und Segel und bald glich das Schiff nur einem Feuerberge.

Mit gepreßtem Herzen schaute Paul auf das furchtbare Schauspiel. Keine tausend Schritte davon entfernt, vermochte er doch nicht zu helfen. Die flaue Briese war durch das heftige Geschützfeuer fast erstorben und er befand sich unter dem Winde. Trotzdem suchte er aufzukreuzen, doch kaum hatte er einmal gewendet, da erschütterte

ein gewaltiger Donnerschlag die Atmosphäre, eine Flammengarbe, untermischt mit dunkeln Trümmern, schoß in die Lüfte empor. Das Feuer hatte die Pulverkammer erreicht, das Schiff flog mit seiner gesamten Mannschaft in die Luft und die Fluthen schlugen über ihrem Opfer zusammen.

Paul stand wie erstarrt! Was möglich war, dem Bruder zu helfen, hatte er gethan, und doch war alles vergebens gewesen. Auch die Feinde waren kurze Zeit wie gebannt und der Geschützdonner schwieg; dann aber jubelten die Franzosen. Ihr größter und schlimmster Gegner war vernichtet, und da jetzt der Wind wieder auffrischte rüsteten sie sich zu neuem Angriffe.

Das rüttelte Paul auf und gab ihm seine alte Energie zurück. Er hielt direkt auf das nächste feindliche Schiff, faßte es der Länge nach auf Pistolenschußweite und eine einzige Breitseite brachte es zum Sinken.

Bokelmanns drei übrig gebliebene Schiffe gesellten sich zu ihm, alle vier warfen sich, da sie den Vorteil des Windes hatten, auf die nächstfolgenden Franzosen, welchen ihre in Lee befindlichen Kameraden nicht zu Hilfe kommen konnten, und in kurzer Zeit waren sie außer Gefecht gesetzt. Mit dem wieder auffrischenden Winde war jetzt auch Paul's zurückgebliebenes Geschwader herangekommen, die Deutschen hatten nun die Ueberzahl und die Franzosen wandten sich zur Flucht.

Doch Paul ließ sie nicht aus den Fingern und sie durch seine besser segelnden Schiffe verfolgen, während er mit dem „St. John" auf das feindliche Admiralsschiff die „Columba" steuerte und ihr längseit lief.

Die Enterhaken fielen und Paul sprang vou seinen Leuten gefolgt, als erster auf das feindliche Deck. In dem wütenden Kampfe schlugen sich die Franzosen mit dem Mute der Verzweiflung, ihr Kapitän fiel zwar von Benekes Hand, doch unmittelbar nachher stürzte auch er, von einer Enterpike getroffen, blutend und schwer verwundet auf das Deck nieder.

Im ersten Augenblicke waren die Seinen wie gelähmt. Da entflammte ein kühner Konstabler die Zagenden zu neuem Mut. Mit dem Rufe: „Rache für unseren Hauptmann!" drang er, das Enterbeil schwingend, mit gewaltigen Hieben auf die Feinde ein und damit

schien ein wilder Schlachtendämon über die Deutschen zu kommen, sie mähten alles vor sich nieder.

Die Franzosen flohen unter Deck oder baten um Gnade und wenige Minuten später war das Schiff erobert. Von den 17 Feinden entkamen nur drei, die 14 anderen waren gesunken oder zu Prisen gemacht, während die Danziger nur drei Schiffe eingebüßt hatten.



Handkanone.

Freilich, der Sieg war dennoch sehr teuer erkauft und die Deutschen blickten mit Sorge in die Zukunft. Innerhalb acht Tagen waren zwei ihrer ruhmgekrönten Führer gefallen und der dritte, der kühnste und gefeiertste lag totwund darnieder. Die Kriegführung mußte unterbrochen werden und die Schiffe zogen sich nach Zween zurück, um wieder in Stand gesetzt zu werden. Karl von Burgund ließ ihnen alle mögliche Hilfe angedeihen, hatten sie doch ihm gegen Ludwig XI. außerordentlichen Beistand geleistet. Die Franzosen waren zwar für lange Zeit unschädlich gemacht, aber der Krieg der

Hansen mit den Engländern hatte seinen Fortgang; die letzteren lagen noch mit dreißig Schiffen in See und den Danzigern fehlte es an geeigneten Befehlshabern, um einer solchen Uebermacht entgegenzutreten. Niedergedrückt erwartete man die Ankunft des mächtigen „Peter von Danzig", der noch immer nicht erschien.

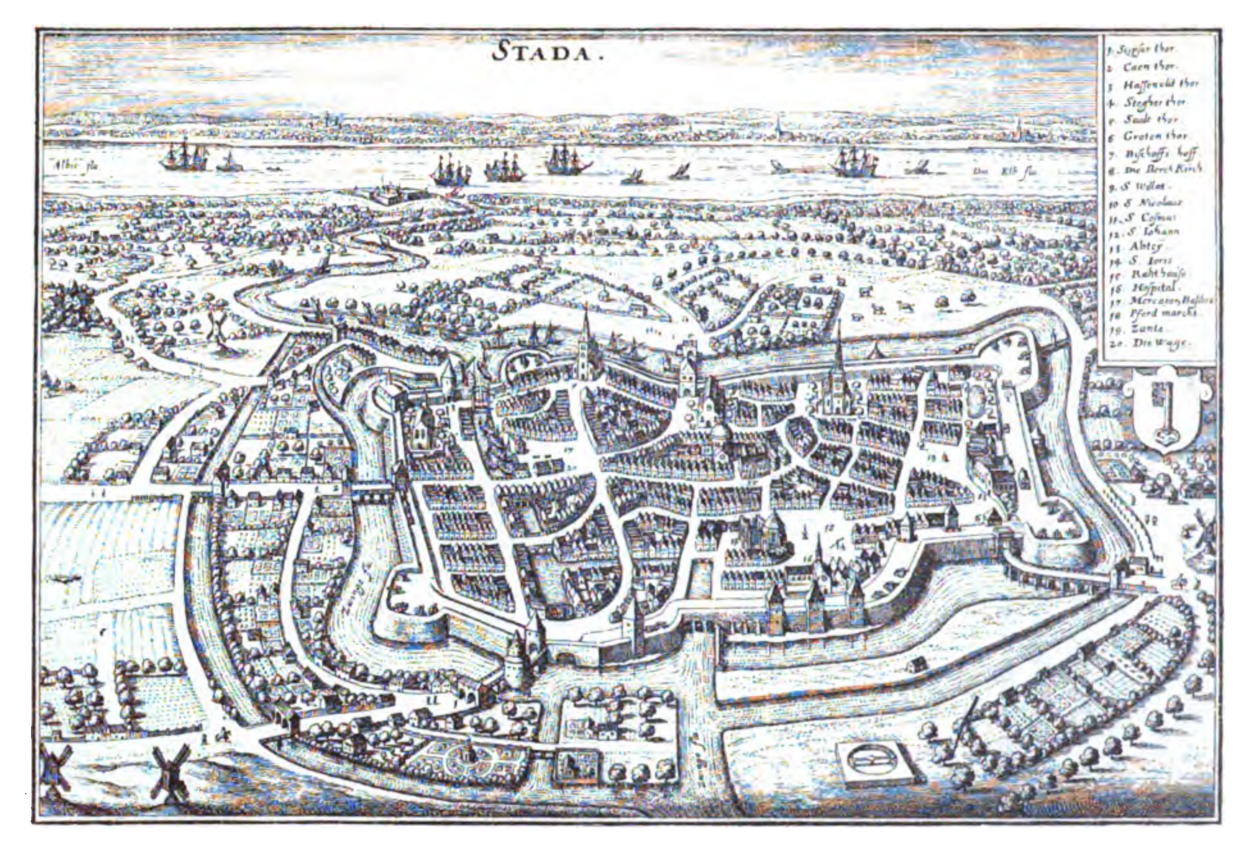
Paul's Verwundung war schwer und seine Genesung erforderte Monate. Um diese Zeit traf dann auch die Liburne in Flandern ein, aber schwer havariert. Sie mußte ausbessern und konnte erst im Januar 1471 wieder auslaufen. Dann kreuzte der unglückliche Ratsherr Pawest noch neun Wochen lang im englischen Kanal und schon das bloße Erscheinen des gewaltigen Schiffes verbreitete solchen Schrecken, daß kein Engländer sich mehr in See wagte. Hätten sie freilich gewußt, wie es an Bord aussah, würde es wohl um den „Peter von Danzig" geschehen gewesen sein.

Während der ganzen neunwöchentlichen Kreuztour wurde nur eine Prise genommen und diese geringe Ausbeute machte die hauptsächlich auf Prisengelder angewiesene Ruters nur noch wilder und unbotmäßiger, so daß Pawest sie gar nicht mehr im Zaum halten konnte und zur Rückkehr gezwungen wurde. Außerdem war das Schiff in der stürmischen Winterzeit so hart mitgenommen, daß es abermals längere Zeit reparieren mußte.

Inzwischen übernahm der wiedergenesene Paul den Befehl über die an der Burgundischen Küste befindlichen Schiffe. Sein Vertrag mit König Eduard war vom Hansa-Bunde gut geheißen und im März 1471 führte er mit seiner Flotte den Ersteren in sein Land zurück.

Es bleibt unaufgeklärt, was den Bund zu seiner schwankenden Politik brachte. Margaretha von England hatte in ihrem Bittschreiben um Hilfe an die Hansa alles mögliche versprochen und es hat den Anschein, als ob sie von letzterer auch thatsächlich im Geheimen unterstützt sei. Wenn nun trotzdem sich die Hilfe ihrem schlimmsten Feinde Eduard wieder zuwandte, so muß wohl irgend etwas im Verfahren Heinrichs VI. während dessen kurzer Regierung den Bund bewogen haben, Eduards Verheißungen mehr Vertrauen zu schenken, als seinem Gegenkönig und dessen Gemahlin.

Als Eduard festen Fuß gefaßt und seinen Thron zurückgewonnen



Stade nach Merian.

hatte, kehrte Paul nach Zween zurück, aber nur zu bald sollten er wie die Hansa erfahren, wie sehr sie sich in dem Könige getäuscht hatten. Er hielt nicht Wort, die von ihm gemachten Zusagen gingen nicht in Erfüllung, wenn es auch wahrscheinlich ist, daß der Druck der merchant adventurus ihn hinderte, sein feierliches Versprechen einzulösen.

Die hansischen Kriegsschiffe erhielten deshalb Befehl, die Feindseligkeiten von neuem zu eröffnen und Paul zögerte nicht, sofort wieder in See zu gehen und schweren Krieg gegen die Engländer zu führen. Er erschien bald hier, bald dort an der Küste, um die Feinde zu erschrecken, kaperte eine Menge Schiffe auf See, drang mit unerhörter Verwegenheit in ihre Häfen, um ihre Schiffe herauszuholen oder zu verbrennen, und sehr bald schienen die Herren Kaufleute doch einzusehen, daß sie gegen die Osterlinge den Kürzeren zogen, von denen der Chronist Philipp de Commines sagt „die Engländer fürchteten die Osterlinge sehr und nicht ohne Grund, denn sie sind gute Krieger und hatten in diesem Jahre (1471) ihnen großen Schaden gethan und viel Schiffe genommen." Sie müssen also wohl noch bedeutend schärfer zugegriffen haben, als früher die Hamburger und Bremer, während Danzig die führende Hauptmacht gewesen zu sein scheint, da von den Schiffen der übrigen Hansamitglieder an der Ostseeküste sehr wenig Erwähnung in den Chroniken dieser Zeit geschieht.

Genug, die Engländer gaben nach und leiteten Friedensunterhandlungen in Utrecht ein. Paul begab sich deshalb nach Zween zurück und fand dort seine Bestallung als Befehlshaber des „Peter von Danzig". Man hatte in seiner Vaterstadt doch wohl eingesehen, daß er zu diesem Posten ein geeigneterer Mann sei, als der an Leib und Seele gebrochene Ratsherr Pawest, der endlich zurückberufen wurde.

Er geleitete nun ein großes Convoy nach der Elbe und blieb dort längere Zeit liegen. Durch Schuld der Engländer zögerten sich aber die Friedensverhandlungen so lange hin, daß die Hansa einen stärkeren Druck auszuüben beschloß.

Paul erhielt Befehl, mit der Liburne und vier Hamburger Auslieger an der spanischen Küste auf Engländer zu kreuzen, da diese im Kanal sich nicht mehr sehen zu lassen wagten. Indessen hatte er

anderes im Sinn. Die Hamburger waren ihm zu schlaff und nicht unternehmend genug; er wollte deshalb auf eigene Faust handeln.

Er hatte erfahren, daß in Sluys zwei reichbeladene Schiffe lagen, die er abzufangen gedachte. Sie waren tialienischen Ursprungs, das eine sehr groß, wie damals im Mittelmeere überhaupt die größten Schiffe gebaut wurden, aber in englischen Besitz übergegangen und ebenso war die Ladung englisches Eigentum. Aus Angst vor dem „Peter von Danzig“ waren sie jedoch durch Scheinvertrag an Thomas Portinari, den Geheimrat Karls des Kühnen verkauft, fuhren unter Burgundischer Flagge und hatten italienische Besatzung, wodurch Beneke, der genaue Kunde von den wirklichen Verhältnissen besaß, sich jedoch nicht irre führen ließ.

Er lief vor die Maas und erwartete sie dort. Klugerweise folgte er ihnen und griff sie nicht eher an, bis sie in die englischen Gewässer kamen und er den damals seerechtlichen Grundsatz „feindlicher Boden, feindliches Schiff“ für sich geltend machen konnte, umsomehr als Danzig alle Neutralen rechtzeitig gewarnt hatte, dem Feinde keine Waaren zuzuführen.

Nur in einem Punkte hatte er sich geirrt; seine Leute drohten ihn im Stiche zu lassen. Durch seine Energie hatte er zwar in die durch Pawest's Unfähigkeit völlig verwahrloste Bande bald wieder Mannszucht hineingebracht, aber sie waren noch lange nicht die tapferen kühnen Mannschaften des „Mariendrache“, der „Anholt“ und des „St. John“, die ihrem Führer begeistert von Sieg zu Sieg folgten, vor nichts zurückschreckten, und mit denen er deshalb selbst gegen größte Uebermacht so bedeutende Erfolge erzielt hatte.

Hören wir die Beschreibung dieses merkwürdigen, in seinen Folgen für Danzig und die ganze Hansa so wichtigen Kampfes, der den Ruhm des Bundes für eine Zeit lang wieder auf die alte Höhe hob, wie sie uns der alte Lübecker Lesemeister Reimar Kock überliefert hat:

„Aber weil der Wind gut war, lief Paul Beneke unter die Küste von Flandern; denn es wurde ihm zu wissen, wie zu Brügge etliche Florentiner von den Engelschen großes Geld empfangen, damit sie unter ihrem Namen jenen das Gut zugehen ließen, auch daß sie zu Sluys (Hafen von Brügge) eine große und kleine Galeyde gemietet, die hier mit Geschütz und Volk mächtig ausgerüstet und mit Wappen

und Banner des Herzogs von Burgund gezieret, auch, damit es umso-weniger auffiele, Welsche und Florentiner darauf gesetzet hatten.

Als Paul Beneke das hörte, hatte er das Verlangen, sich die Galeyden zu besehen. Es dauerte auch nicht lange, da kamen die Florentiner damit in See und die große erschien, als ob ein Schloß oder eine Burg daherschwämme.

Paul Beneke näherte sich, bot ihnen seinen Gruß und fragte woher sie kämen und wohin sie Willens wären.



Paul Benecke ermuntert die Seinen zum Kampfe.

Aber der Patron der großen Galeyde gab ihm spöttische Antwort, was er darnach zu fragen hätte, ob ihm nicht das Wappen in der Flagge bekannt sei, wo er zu Haus gehöre.

Denn der hochfahrige Lombarde ließ sich bedeuten, der Deutsche mit seinem Schiffe müsse dem Welschen wohl weichen. Aber er fand einen rechtschaffenen deutschen Mann vor sich. Deshalb sprach Paul, er solle streichen und die Güter herausgeben, die den Engelschen gehörten; wenn er aber nicht in Güte wolle, so solle er das Streichen schon lernen.

Aber diese Worte erachtete der Welsche für große Thorheit; er

ließ vielmehr statt der Antwort eine Büchsenladung auf die Deutschen abknallen. Alsbald aber war Paul Beneke und sein Volk fertig, setzten bei und scharmutzierten mit den Welschen eine Zeit lang.

Weil aber das Schiffsvolk sah, daß die Welschen in der Galeyde an Geschütz und Volk überlegen waren, wurde es zaghaftig und nahm den Wich. Das sahen die Welschen und schrieen ihnen aus Leibeskräften nach.

Da hob Paul Beneke zornig und traurig zugleich an und sprach zu den Seinen: „Ach Gesellen, was machen wir da? Was soll daraus werden, wie sollen wir den Feind erwarten? Wollte ich doch, ich hätte nie den Tag erlebt, da ich mit eigenen Augen sehen muß, wie so mancher deutsche Seemann und Kriegsmann von den Welschen verjagt wird und die Flucht nimmt.

Wäre es nicht ehrenvoller, daß wir alle vor unsern Feinden um unseres Vaterlandes Freiheit stürben und auf dem Platze blieben, als daß wir unser Leben lang die Schande tragen, daß die Kinder mit Fingern auf uns weisen und uns nachschreien: „Das sind die, die sich von den Welschen jagen lassen!“

Das wird den Engelschen Mut machen und sie werden alle Zeit gewinnen und wir davon laufen. Wie manchen deutschen frommen und braven Seemann und Kaufmann werden wir um Leib und Gut bringen. Ach wären wir nur nicht losgegangen, es wäre ja besser, daß uns die Welschen ihr Leben lang nicht mit Augen gesehen.

Habe ich Euch nicht vorher gesagt „Gesellen, das wäre wohl eine gute Beute, aber sie wird Arbeit kosten. Wolltet Ihr alle, wie ich, mit Ehren darauf und dran, so sollte sie uns nicht entstehen, aber unerschrockene Herzen und Fäuste gehören dazu. Die Galeyde ist groß und wie ein scheußliches Beest anzusehen, dessen Ihr nicht gewohnt seid, dazu viel größer als unser Schiff und mit vielem Volk und Geschütz ausgerüstet, jedoch es sind Welsche und keine Deutsche. Wollen wir nach unserer Väter Art mit Herzen und Fäusten Deutsche sein, so soll die Beute uns nicht entstehn und uns unser Leben lang gut thun.

Da riefet Ihr alle, ich sollte Euch nicht anders befinden, als wie es deutschen Männern wohl anstünde. O großer Gott, nun muß ich mit eigenen Ohren anhören, daß uns die Welschen nach-

rufen, so müsse man deutsche Hunde jagen. Sollte ein ehrlicher Deutscher nicht eher sterben, als das anhören?"

Mit solchen und ähnlichen Worten machte Paul Beneke seinem Volk das Blut wieder warm, daß es sprach: „Lieber Herr Hauptmann, hier ist noch nicht Großes versehen. Denn wenn wir eine Wendung machen, kann uns viel, den Feinden keinen Nutzen bringen. Laßt uns jetzt nur alles auf das Beste einrichten. Wir sind doch Deutsche und wollen uns auch als Deutsche finden lassen. Aber führe uns nochmals gegen den Feind. Die Welschen sollen Hunde finden, die nicht laufen, sondern weidlich beißen können."

Als nun Paul Beneke merkte, daß der Kriegsleute Blut wieder warm und hitzig geworden, wollte er sie nicht höher erbittern, sondern gab dem Steuermann gute Worte, daß er das Schiff an die große Galeyde steuere.

Da entfiel den Welschen der Mut, da begannen die Preußen sich als Deutsche zu erweisen. Wie Löwen saßen sie dem Feind im Nacken und packten ihn, und ehe er sich's versah, fielen die Enterhaken und sie waren in der Galeyde und begunnten zu würgen, was ihnen in den Weg kam.

Da hätte man Wunder sehen mögen, wie der große Patron von der Galeyde, der vorher alle Deutschen allein fressen wollte, und die anderen Welschen auf die Kniee fielen, sich vor die Brust schlugen und die Deutschen wie die Götter anflehten.

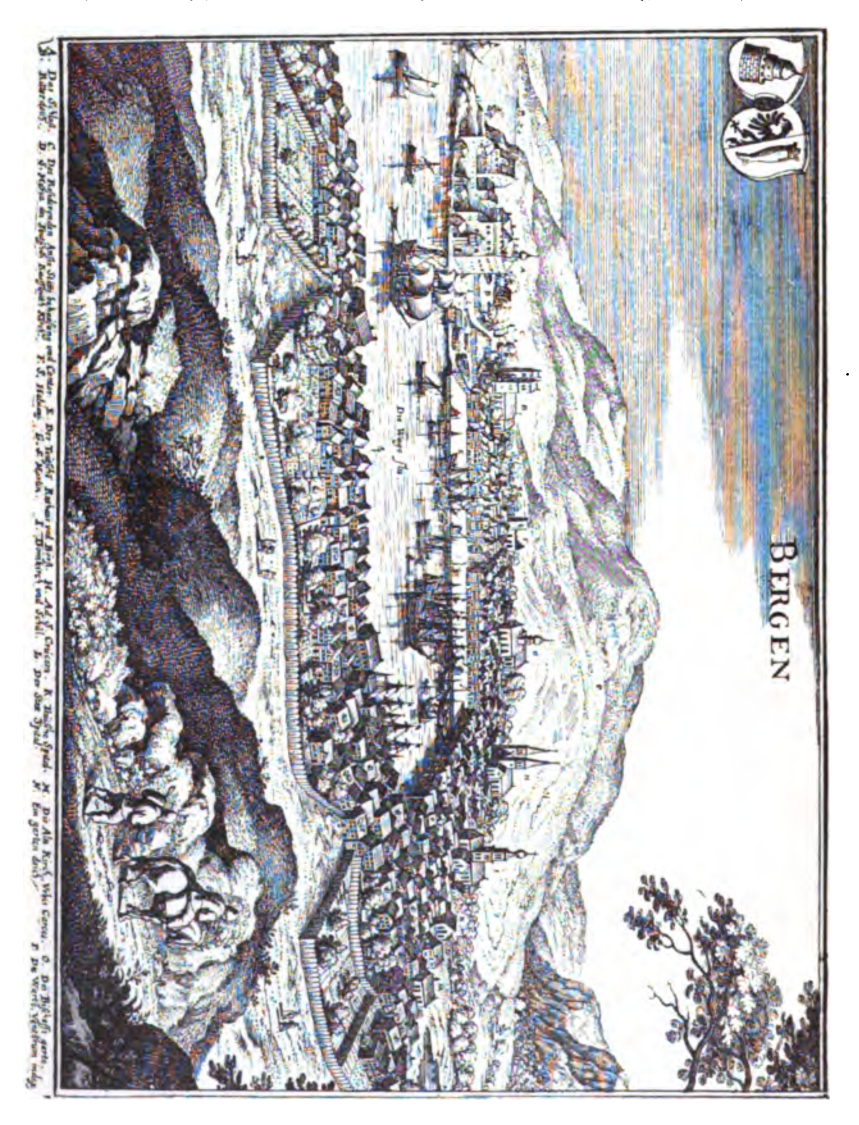
Und hier ließ Paul Benecke sich abermals wie ein Deutscher hören und sehen, denn, wie wohl die Welschen mit ihrem Hohn an den Deutschen kein Gutes verdient, konnte das edle deutsche Blut nicht anders, als Barmherzigkeit erweisen über die, welche überwunden sich demütigten und Gnade begehrten.

„Wollte Gott, daß solcher deutschen Hauptleute viele wären!" schließt der ehrsame Lesemeister, dem gewiß selbst ein echtes deutsches Herz in der Brust schlug, seinen naiven Bericht.

Mit welcher Wut Paul's Mannschaft gekämpft haben muß, geht daraus hervor, daß die Feinde 18 Tote und 100 Verwundete hatten, während auf deutscher Seite 3 Mann gefallen und 20 verwundet waren.

Die kleine Galeyde hatte inzwischen während des Kampfes das bessere Teil erwählt und war entflohen.

Die Beute war eine ganz außerordentliche und kein härterer Schlag konnte die englischen Kaufleute treffen, als gerade die Eroberung dieses mächtigen Schiffes. Seine Ladung bestand aus Tuch, Alaun, Lein-



wand, Pelzwerk, Spezereien, Tapisserien, Juwelen und dergleichen im Werte von 60,000 Pfund Groß (1 1/2 Millionen Mark) nach heutigem Geldwert das dreifache, wozu dann noch der Wert des Schiffes trat.

Aber trotz Paul's großer Vorsicht, indem er um politische Verwickelungen zu verhindern, die Schiffe erst auf englischem Boden angriff, nachdem er zuvor die Herausgabe der englischen Güter gefordert, und obwohl er vollständig im Rechte war, schienen die ernstesten Verwickelungen aus der Angelegenheit zu entstehen.

Zunächst war Karl der Kühne sehr erbittert, daß Beneke es gewagt hatte, ein Schiff mit burgundischer Flagge zu kapern, drohte mit Aufkündigung der Bundesgenossenschaft mit den Hansen und mit Wegnahme alles hansischen Eigentums in seinem Lande. Der Bund wurde durch diese Drohung, die wahr gemacht allerdings ihm großen Schaden gebracht haben würde, so eingeschüchtert, daß Hamburg, Lübeck und selbst Danzig Boten über Boten an Paul mit dem dringenden Ersuchen sandten, das Schiff wieder herauszugeben.

Aber Paul ließ sich nicht dazu bewegen. Er wußte sich im Recht, war durch Beschluß eines Hansatages ausgeschickt, um auf englische Schiffe zu kreuzen und diesen Befehl hatte er ausgeführt. Ebensowenig machte eine Bulle des Pabstes auf ihn Eindruck, die ihn gleichfalls zur Rückgabe der Prise aufforderte und die merkwürdige Adresse trug: „An meinen lieben Sohn, den Piraten Paul Beneke." Auch dadurch ließ er sich nicht beirren, daß Hamburg und Lübeck bei Leibes- und Lebensstrafe verboten, die Beute auf ihrem Gebiete zu teilen.

Geld und gute Worte verschafften ihm vom Bischof von Bremen freies Geleit; er segelte mit der Prise nach der Elbe und bei Stade ging die Teilung vor sich.

Danzig konnte sich übrigens Herzog Karl gegenüber als unbeteiligt ausweisen, da Paul's Schiff kurz vor seinem Auslaufen nach Flandern vom Rate an die Patrizier Sidinghusen und Valand verkauft und somit Privatkaper geworden war, so daß die Stadt nicht verantworlich gemacht werden konnte, was Paul noch weiteren Rückhalt gab, auf seinem Entschlusse zu beharren.

Nach burgundischer Seite blieb es indessen bei der Drohung und die Sache verlief im Sande. Herzog Karl bekam wieder Streit mit Ludwig XI., bedurfte hansischer Hilfe und und ließ die Angelegenheit ruhen.

Die englischen Kaufleute waren jedoch durch die empfindliche

Niederlage endlich mürbe geworden. Die Unterhandlungen in Utrecht kamen schleuniger in Fluß, der Friede wurde am 28. Februar 1474 geschlossen und England mußte sich soweit demütigen, ihn um 10,000 £ von den Hansen zu erkaufen.



Schiffbruch eines Lübecker Bergenfahrers 1460. Nach einem Gemälde in der Marienkirche in Lübeck.

Somit war durch Paul's kühne Thaten die langjährige blutige Fehde beendet. König Eduard erfüllte jetzt seine vertragsmäßigen Zusagen und noch einmal wurde dadurch der drohende Niedergang der einst so mächtigen Hansa auf Jahrzehnte hinausgeschoben. Durch

das Verdienst des ehemaligen Findlings begann der Handel wieder aufzublühen und unangefochten von Dänen, Franzosen und Engländern konnten die hansischen Handelsflotten wieder durch die Meere ziehen. Das untreue Köln, welches um Handelsvorteile Willen dem Bunde abtrünnig geworden, bat jetzt auch reuig um Wiederaufnahme in denselben. Es wurde ihm großmütig verziehen und es wurde wieder Glied der Hansa.

Hiemit schließt die kriegerische Laufbahn Paul Benekes, eines wahrhaften deutschen Seehelden, da bis zu seinem Tode Friede herrschte. Reich an Geld und Gut und hochgeehrt lebte er später in Danzig, für dessen Marienkirche er das auf der Prise (St. Thomas war ihr Name) eroberte „Jüngste Gericht" stiftete. Es war für die fürstliche Familie der Medici gemalt und dadurch erklärt sich wohl auch die freilich vergebliche Intervention des Papstes.

Paul verheiratete sich, aber leider war es ihm nicht lange vergönnt, das Glück friedlicher Häuslichkeit zu genießen. Eine im Jahre 1480 Danzig heimsuchende Seuche raffte auch ihn, den kaum Vierzigjährigen dahin; er hinterließ eine Tochter Elisabeth.

Es ist aber unbegreiflich, wie ein Mann, der so Großes für die Hansa geleistet, in seiner Vaterstadt so gänzlich in Vergessenheit geraten konnte, daß selbst der von ihm der Marienkirche geschenkte kostbare Schmuck des erwähnten Bildes, die Trophäe einer großen Zeit, den Geber in der Erinnerung verlöschen ließ.

Von der Decke des Artushofes in Danzig schwebt auch das Modell einer großen Fredekogge herab. Es steht kein Name daran, und auch von ihr weiß niemand, wie und weshalb sie dort in dem ehrwürdigen Saal ihren Platz gefunden. Vielleicht ist es der „Peter von Danzig" und bei seinem und dem Beschauen des „Jüngsten Gerichts" wollen wir ehrend des „dudeschen Helden" gedenken, wie ihn Reimar Kock mit Recht nennt und von dem er sagt „Wollte Gott, daß solcher deutschen Hauptleute viele wären."



Rostock.

Die Hansa. (16. und 17. Jahrhundert.)

Sah das Ende des 14. Jahrhunderts nach dem glorreichen Kriege mit Waldemar III. die Hansa auf dem Gipfelpunkt ihrer Macht, und hielt sie sich während des 15., namentlich durch die kühnen Thaten der Osterlinge unter Paul Beneke auf demselben, so sank sie im 16. allmählich von ihm herab, um bald darauf überhaupt zusammenzubrechen. Falsche engherzige Handelspolitik des führenden Lübecks, Kurzsichtigkeit, welche nicht vermochte, über die Grenzen der altgewohnten Wasserwege hinauszublicken, Mangel an Unternehmungsgeist, um den veränderten Weltverhältnissen Rechnung zu tragen und sich an dem Entdeckungszeitalter thätig zu beteiligen, das den andern Nationen großen Machtzuwachs brachte, die sich stärkende Fürstengewalt auf Kosten der Städte und Religionsstreitigkeiten, sowie schließlich der unerklärt gebliebene plötzliche Wegzug des Herings aus der Ostsee waren die Ursachen des Niederganges.

Zwar vollführte der Bund oder verschiedene seiner Glieder immer noch einzelne große Thaten, aber der innere Zusammenhang lockerte sich immer mehr. Nacheinander fielen die Städte von ihm ab und er ging im Beginne des 17. Jahrhunderts nach fast 400 jährigem Bestehen unaufhaltsam seiner Auflösung entgegen.

Mit tiefstem Bedauern muß Deutschland auf dieses Ereignis

zurückschauen. Was hätte aus ihm werden, wie es in der Welt dastehen können, wenn statt seiner unglücklichen politischen Zerrissenheit ein kräftiges Kaisertum an seiner Spitze gestanden und dem Volke, das aus eigener Kraft so Großes schuf, den nötigen Rückhalt gegeben hätte, um auf dem eingeschlagenen Wege zu beharren! Wir wären jetzt statt Englands die weltbeherrschende Macht, aber wir dürfen uns durch diesen trüben Rückblick nicht beirren und niederdrücken lassen, sondern müssen voll Zuversicht und ungebrochenen Mutes in die Zukunft schauen.

Deutschland ist auf dem besten Wege, das damals Versäumte wieder nachzuholen. Sein gewaltiger Aufschwung in jeder Beziehung seit den letzten zwei Jahrzehnten, die zielbewußte Politik unseres Kaisers, und nicht zum wenigsten der mit Furcht gepaarte Neid unseres Rivalen England, dem wir Schritt für Schritt nach allen Richtungen den Wind aus den Segeln nehmen, beweisen es, daß wir auf dem besten Wege sind, die Macht der alten Hansa wieder neu zu beleben, und wir dürfen die Zuversicht hegen, daß unser Vaterland einer großen Zukunft entgegengeht.

Das sechszehnte Jahrhundert begann für die Hansa wieder mit Feindseligkeiten, und zwar mit dem alten Gegner Dänemark, mit dem sie fast während ihres ganzen Bestehens zu kämpfen hatte.

König Hans, der Nachfolger Christians, versprach zwar bei seinem Regierungsantritte, den er den Hansen verdankte, diesen die Bestätigung aller früheren Handelsvorteile, verlangte aber jetzt (1502) in seinem Streite mit Schweden, das die Kalmar'sche Union zu lockern suchte, von den Städten, alle Verbindungen mit Schweden abzubrechen. Als Lübeck sich weigerte, ließ Hans dessen Schiffe in Beschlag nehmen, mußte jedoch bald wieder um Frieden bitten, als fünf hansische Koggen erschienen, gleiches mit gleichem vergalten, und er sah, daß er den Kürzeren zog. Bereits 1503 kam es zu einem Vergleich und der König selbst nach Lübeck, um dessen Hilfe zur Befreiung seiner in Schweden gefangen gehaltenen Gemahlin zu erbitten. Dies wurde zugesagt und die Königin auf Vorstellungen des Rates freigegeben.

Svante Sture, der Verweser Schwedens, ließ dabei öffentlich ver-

künden, daß er nur den Lübeckern zu Liebe dies gethan habe; die Stadt muß also in Schweden noch in hohem Ansehen gestanden haben.

Der obige Vergleich hielt jedoch nicht lange Stand. König Hans, der es den Städten nicht vergessen konnte, daß sie Bundesgenossen der Ditmarschen waren, von denen er im Jahre 1500 bei Hemmingstedt eine so furchtbare Niederlage erlitten hatte, begann von neuem sie zu schädigen. Dies führte letztere zu einem förmlichen Bündnisse mit Schweden, während Hans mit den Holländern sich vereinbart hatte und 1510 entbrannte ein heftiger Krieg, bei dem Dänemark abermals verlor.

Obwohl Danzig, Greifswald und Stettin aus Eigennutz und Furcht sich nicht beteiligten, entwickelten die vier übrigen wendischen Städte, Lübeck, Rostock, Wismar und Stralsund allein solche Kraft, daß es den Dänen übel erging. Sie rüsteten 15 große Koggen, verwüsteten Moen, nahmen vor Helsingör 13 Schiffe und Bornholm mußte sich mit 4000 Thalern freikaufen; sie belagerten mit den Schweden Kalmar, kaperten im Sunde noch 32 dänische Schiffe und holten aus den dänischen Städten außerordentlich große Beute.

Bei Bornholm trafen sich im August ds. Js. die hansische und die dänische Flotte. Es wurde von beiden Seiten auf das tapferste gekämpft bis in die Nacht hinein, doch ohne Entscheidung; da indessen am andern Morgen die Dänen verschwunden waren, schrieben sich die Hansen den Sieg zu, der bald darauf in der Nähe von Danzig in ganz anderer Weise gekrönt werden sollte.

Eine Flotte von 250 holländischen Kauffarteischiffen unter Geleit von 10 großen Koggen war auf dem Wege nach Livland. Sie wurde von den Hansen eingeholt, die Geleitschiffe nahmen die Flucht und das ganze Konvoy fiel in die Hände der Hansen. Sechzig Fahrzeuge wurden aufgebracht, fast die doppelte Zahl zerstört oder in den Grund gebohrt und der Rest entfloh.

Wenige Tage darauf, als die Hansen ihre reiche Beute nach Lübeck brachten, begegneten sie abermals der dänischen Kriegsflotte, die ihnen erstere abzujagen suchte, aber dies mißlang nicht nur völlig, sondern die siegesbewußten Hansen schlugen die Dänen gründlich, bohrten eines ihrer Schiffe, darunter ein ungewohnt großes, den „Engel“, in

Grund und schlugen die übrigen in die Flucht, um mit den 60 gekaperten Fahrzeugen glücklich in die Trave einzulaufen.

Der Krieg dauerte auch noch im nächsten Jahre fort, aber mit nicht mehr Glück für die Dänen.

Sie überfielen zwar im Juni 1511 mit 20 Schiffen Wismar, steckten die Vorstädte und die Schiffe im Hafen in Brand, hatten aber wenig Vorteil davon. Der Lübecker Kapitän Kurt König nahm im Belt nicht weniger als 40 dänische Schiffe, und die schottischen Kaper, denen der den Städten feindlich gesinnte König Jakob gestattete, in dänische Dienste zu treten, und welche die Ostsee sehr beunruhigten, wurden von vier Fredekoggen verjagt, die Kolberg ausgerüstet hatte.

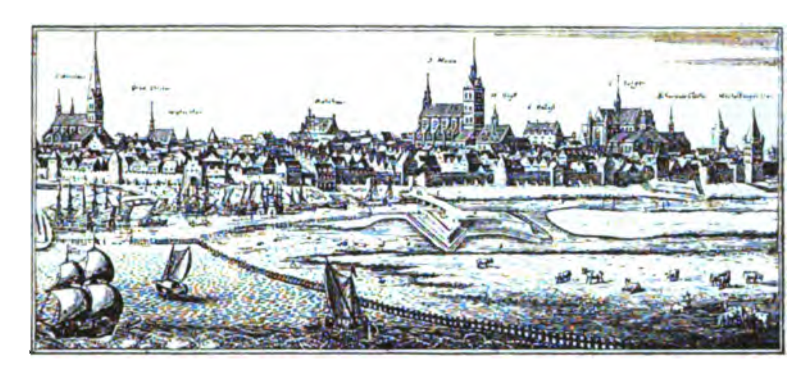
Das oben erwähnte und von den Lübeckern zerstörte Schiff „Engel" gab jedoch Veranlassung, daß sich 1511 sechzehn Lübecker Patrizier zusammenthaten und auf ihre Kosten ein noch größeres Schiff, den „Salvator", bauen ließen, wenngleich dasselbe nicht mehr zu kriegerischer Thätigkeit gelangte, da der 1512 in Flensburg geschlossene Friede die Fehde zwischen Dänemark und den Städten beendete, aus dem die letzteren zwar durch die großen Kosten geschwächt, aber dennoch siegreich hervorgingen. Welche innere Kraft mußten aber Lübeck und die ihm allein verbündeten vier Städte besitzen, daß sie diesen langen Krieg gegen Dänemark und die auf seiner Seite stehenden Holländer, Westfriesen und Fürsten von Pommern führen konnten, und wie stark mußte der Patriotismus seiner Bürger sein, wenn 16 derselben auf eigene Kosten ein großes Schiff bauen ließen. Wahrlich, ein Vergleich mit der Jetztzeit, wo die Nachkommen im Reichstage bis vor Kurzem um jedes Schlachtschiff und jeden Kreuzer trotz dringendster Not feilschten, ist beschämend für unser Volk.

Mit dieser Zeit begann sich ein Wandel im deutschen Schiffswesen anzubahnen und namentlich die hansischen Kriegsschiffe wurden bedeutend größer gebaut. Bereits im vorigen Jahrhundert hatte die Erfindung des Kompasses bewirkt, daß die Hansen ihre Seereisen weiter ausdehnten, Handelsverbindungen mit Portugal und Spanien anknüpften, und sich dorthin ein reger Verkehr entwickelte. Im Mittelmeere baute man aber schon seit längerer Zeit ganz bedeutend größere Schiffe und ebenso an der Westküste von Frankreich, Liburnen oder

Karavellen. Der „Peter von Danzig" war eine solche Karavelle, von der es hieß, daß sie wie eine Burg daher geschwommen sei. Der Eindruck, den sie bei ihrem ersten Erscheinen in der Ostsee auf das Volk machte, muß ein sehr bedeutender und nachhaltiger gewesen sein, denn noch gegenwärtig heißt es in Danzig bei der niederen Bevölkerung „Altes Karveel", wenn ein außergewöhnlich großes und ungeschlachtes Möbel, wie z. B. einer der dort noch vorkommenden altertümlichen Riesenschränke bezeichnet werden soll.

Die großen Fredekoggen oder Holke hatten bis zum Beginn des 15. Jahrhunderts zwar schon drei Masten, aber an jedem derselben nur ein Segel, an den beiden vorderen an einer Raa und rechteckig, am hinteren ein sogenanntes Lateinsegel an einer Gaffel, wie es auch noch bis in das 18. Jahrhundert auf den meisten Schiffen geführt wurde. Man hatte es von den Mittelmeer-Fahrzeugen angenommen, deren kleinere es noch heute führen, und davon stammt auch der Name. Bei uns ist das Lateinsegel seit einem Jahrhundert in den Besan übergegangen. Dieser hat eine trapezartige Form; seine obere Kante ist an einer Gaffel befestigt, deren Klaue den hinteren Mast oder den mit diesem parallel laufenden dünneren Schnaumast umfaßt, so daß das ganze Segel sich nur h i n t e r dem Maste befindet. Die Gaffel oder vielmehr Ruthe des dreieckigen Lateinsegels reichte jedoch mit einem Teil des Segels auch nach vorn über den Mast hinaus; ihr unteres Ende wurde niedrig über Deck gehalten, während ihr anderes Ende schräg nach oben und hinten zeigte.

Auf der Spitze der Masten befanden sich Mastkörbe mit einem Brustwehr, in denen Armbrustschützen standen, um von dort aus auf das feindliche Deck zu schießen. Mit Einführung und Vervollkommnung der Geschütze und Feuergewehre an Bord, kamen diese Mastkörbe jedoch allmählich ab und statt ihrer erhielten die Masten Verlängerungen, die Stengen mit Raaen, an denen ebensalls Segel geführt wurden, die Marssegel. Aus dem Mastkorbe entstand die Mars, wie sie noch heute gebräuchlich ist, ein halbkreisförmiges Gerüst aus Längs- und Querbalken, auf denen der Fuß der Stenge ruht, indem man durch ein viereckiges Loch im Fuß derselben einen Riegel schiebt. Weiter nach oben wurde die Stenge am Mast durch das Eselshaupt gehalten, ein schweres, mit eisernem Bande umgebenes Stück Holz



Wismar.

mit einer viereckigen und einer runden Oeffnung. Erstere wurde über ein Vierkant, in das die Mastspitze endete, gestreift und durch letztere die Stenge geschoben, wodurch sie in Verbindung mit nach vorn, hinten und zugleich nach unten zeigenden und straff angesetzten Tauen den notwendigen Halt bekam.

Der „Peter von Danzig" hatte solche Stengen und Raaen, der von Lübecker Bürgern gebaute „Salvator" bereits zweite Verlängerungen, die Bramstengen mit den Bramraaen und Segeln.

Ebenso kam das Bugspriet, ein schräg nach vorn aus dem Schiffe liegender Mast auf, der gleichfalls eine Raa mit viereckigem Segel trug und die Zahl der Masten wuchs bis vier, ja auch fünf, von denen die beiden ersteren Raa-, die übrigen Lateinsegel und zwar zwei bis drei übereinander führten.

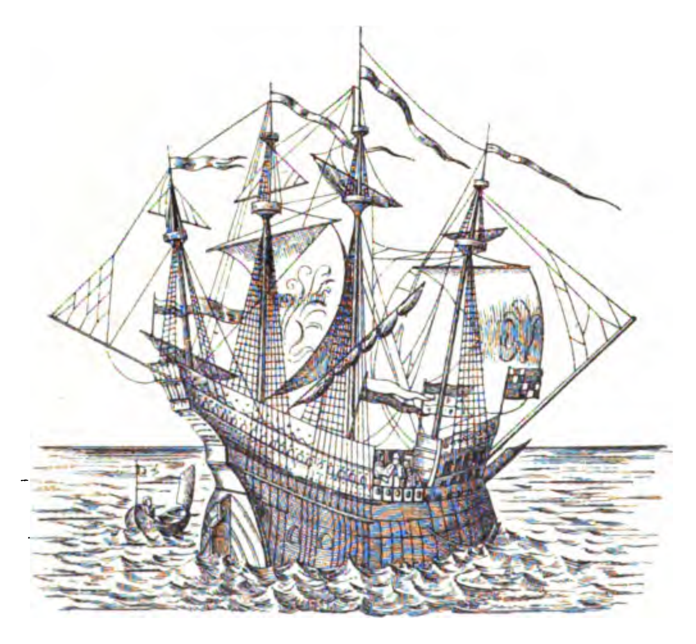
Der Raumgehalt der Schiffe vergrößerte sich bedeutend. Bis zum Jahre 1500 betrug er bei den Hansen durchschnittlich 6—800 Tonnen. Der „Peter von Danzig" und der „Salvator" waren schon doppelt so groß.

Das 1513 durch Heinrich VII. als erstes gebaute Linienschiff von 100 Kanonen, Henry grace à Dieu, war 1000 Tonnen groß, aber freilich noch ein sonderbar aussehendes Schiff mit 4 Masten und ungemein hohen Aufbauten hinten und vorn, welche in Verbindung mit dem großen Obergewicht seine Unzahl von Geschützen, die allerdings vom 32 Pfünder bis zum 2 Pfünder herunter gingen, ihm sehr schlechte Seeeigenschaften verliehen haben müssen.

Dagegen zeigt das unter Heinrich VIII. 1550 gebaute Linien-

schiff „The great Harry“ schon ganz bedeutende Verbesserungen. Die Form des Unterschifies ist eine viel zweckmäßigere, der massive vordere Aufbau ist fast ganz verschwunden und der hintere bedeutend niedriger geworden, wodurch ein viel besseres Verhalten in See erzielt wurde.

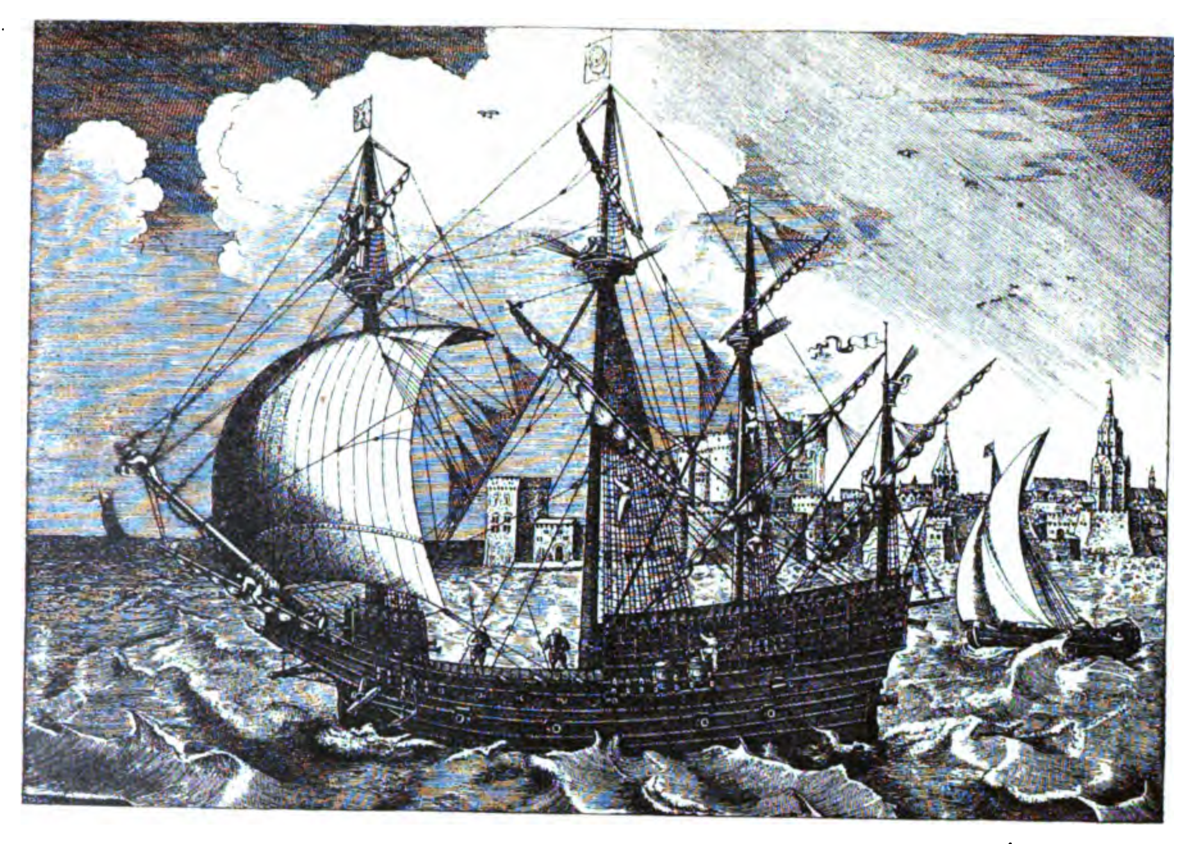
Die Engländer ließen ihre Schiffbauer aus Italien und Portugal kommen, die Hansen jedoch entwarfen und bauten ihre großen Kriegsschiffe selbst und man darf sagen, daß sie in äußerer Erscheinung,



Das Linienschiff „Henry grace à Dieu“.

Seefähigkeit, starker und zweckmäßiger Konstruktion nicht nur den übrigen Nationen das Gleichgewicht hielten, sondern sie übertrafen, und die im Artushof in Danzig, sowie im Museum und im Schifferhause von Lübeck hängenden Modelle aus jener Zeit liefern den Beweis davon.

Umsomehr ist es zu bedauern, daß die Hansa sich nicht an den Entdeckungsfahrten beteiligte, wozu ihre Schiffe geeigneter waren, als die der andern Völker. Leider aber begann der Gemeinsinn zu fehlen, der sie vor hundert Jahren so groß gemacht und der letzte Krieg



Hansische Fredekogge (1560).

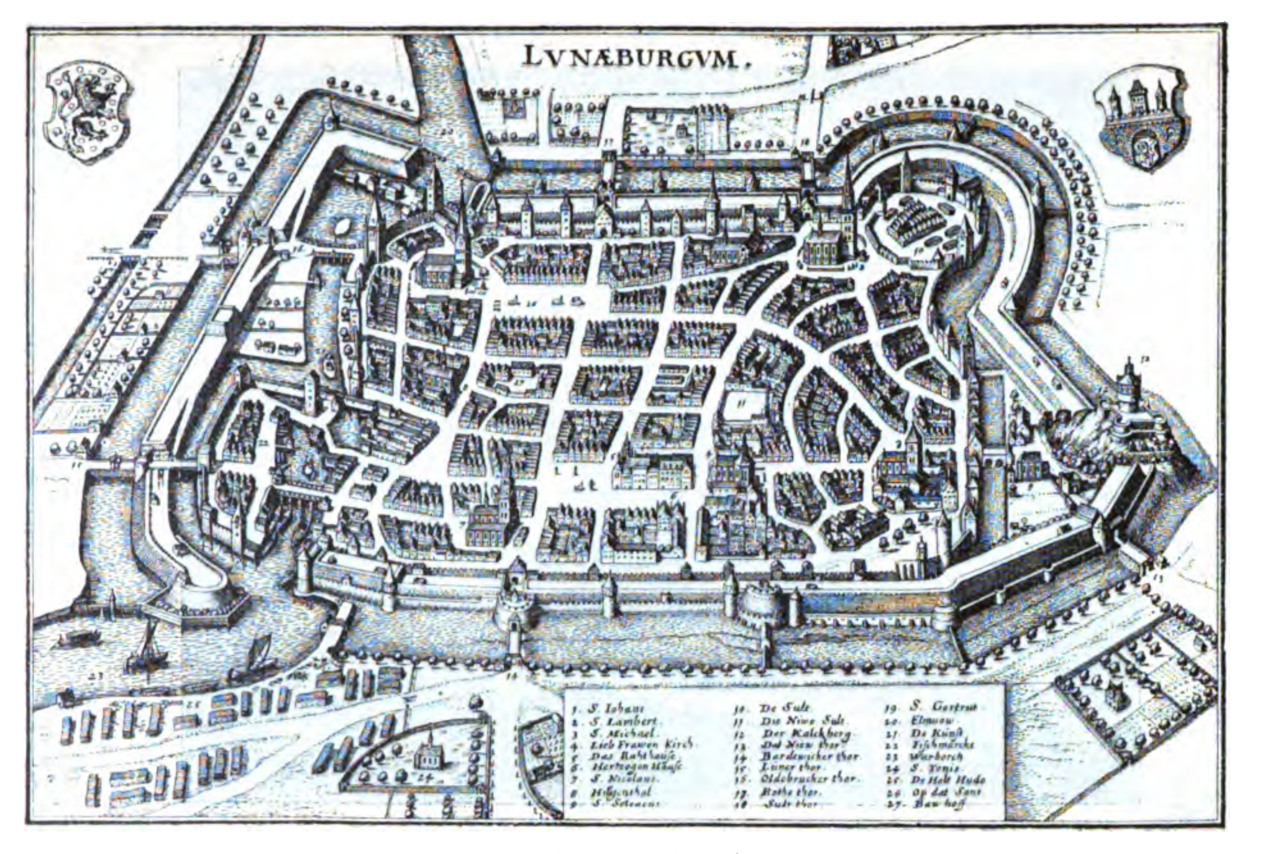
schon hatte das gezeigt. Handelsneid und Egoismus äußerten unter den einzelnen Gliedern bereits ihren zersetzenden Einfluß und während nur noch die fünf wendischen Städte eng zusammenhielten, waren die übrigen neutral geblieben, ja Danzig sowohl wie Hamburg hatten sich nicht geschämt, die den Dänen verbündeten Holländer zu begünstigen, die freilich durch den Verlust von 250 Schiffen auf das Empfindlichste geschädigt wurden.

Eine weitere Folge dieses Mangels an Einigkeit und festem Zusammenhalt unter den Bundesgliedern war der Verlust einer der blühendsten und einträglichsten hansischen Niederlassungen, der von Nowgorod in Rußland. Noch 1501 und im folgenden Jahre waren vom Hochmeister Walter von Plettenberg im Bunde mit der hansischen Flotte die Moskowiter unter Iwan I. glänzend zurückgeschlagen, als dieser Nowgorod erobert und geplündert hatte, aber danach versagten die Hansen, anstatt mit ihrer ganzen Macht einzutreten; der Handel mit Rußland blieb unterbrochen und wenige Jahrzehnte später war er für immer verloren.

Noch einmal griff die Hansa thatkräftig in die Geschicke der nordischen Reiche ein und zerbrach siegreich die Union von Kalmar, aber damit erschöpfte sie auch so ziemlich ihre letzte Kraft, um sich nicht wieder zu erheben, allmählich alle ihre früher so tapfer erkämpften Vorrechte in andern Ländern zu verlieren und ohnmächtig zusammenzubrechen.

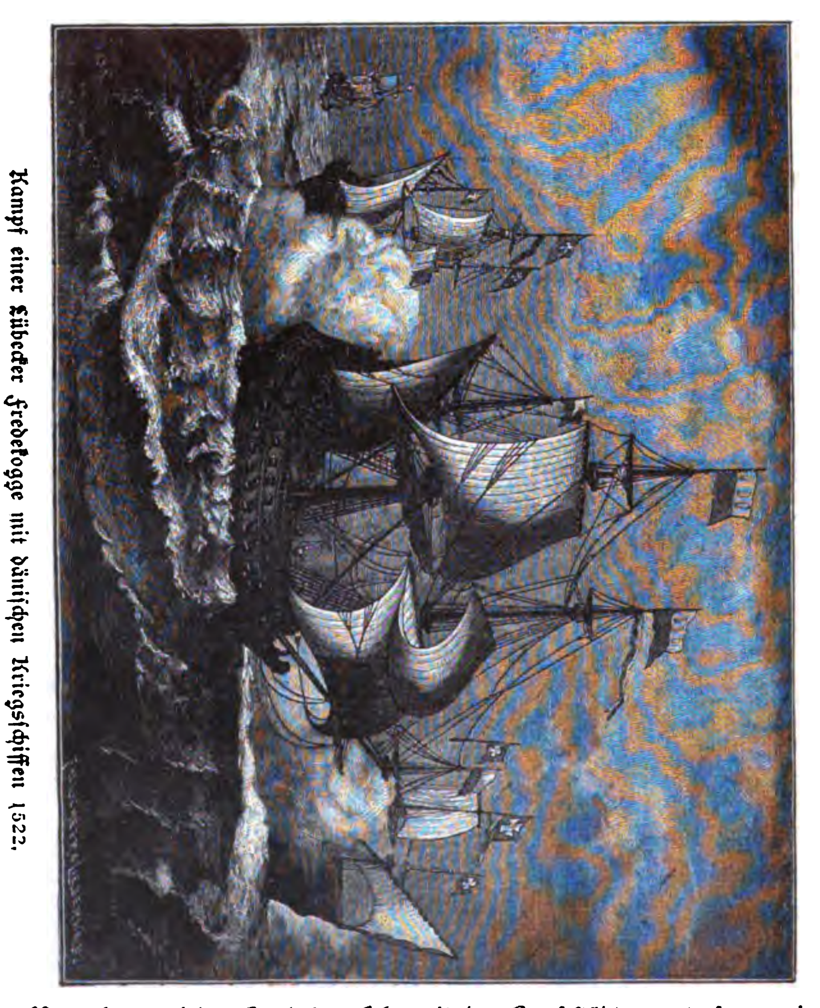
Im Jahre 1513 starb König Hans von Dänemark und ihm folgte sein Sohn Christian II. Noch auf dem Sterbebette soll der Vater ihn ermahnt haben, Lübeck und die Hansastädte nicht zu reizen, aber zum Unglück für ihn selbst befolgte er nicht den aus eigener bitterer Erfahrung geschöpften väterlichen Rat.

Zwar bestätigte er bei seinem Regierungsantritte die Privilegien der Hansen, aber nur, um wenige Jahre darauf sie durch allerlei Plackereien, Zollerhöhungen, Erklärung von Kopenhagen als alleinigen Stapelplatz und dergleichen zu verletzen. Ja in seinem Kriege mit Schweden scheute er sich nicht 1516 ein großes schwedisches Schiff durch einen seiner Kaper im Hafen von Travemünde wegnehmen und nach Kopenhagen bringen zu lassen, ohne auf die Beschwerden Lübecks zu achten.



Lüneburg nach Merian.

Im folgenden Jahre erschien er mit 18 Kriegsschiffen vor Stockholm, wurde aber von der schwedischen Flotte geschlagen und verlangte nun von der Hansa oder vielmehr von Lübeck, daß sie jede Fahrt nach Schweden unterlassen sollte, während er zugleich seinen



Kampf einer Lübecker Fredekogge mit dänischen Kriegsschiffen 1522.

Unterthanen jeden Handelsverkehr mit den Hansestädten untersagte, ein Befehl, der jedoch wieder aufgegeben werden mußte, da die Dänen erklärten, daß sie dann keine Steuern mehr bezahlen könnten.

Da er indessen fortfuhr, hansische Schiffe zu nehmen und hansische Unterthanen zu berauben und einzukerkern, bereitete sich Lübeck im

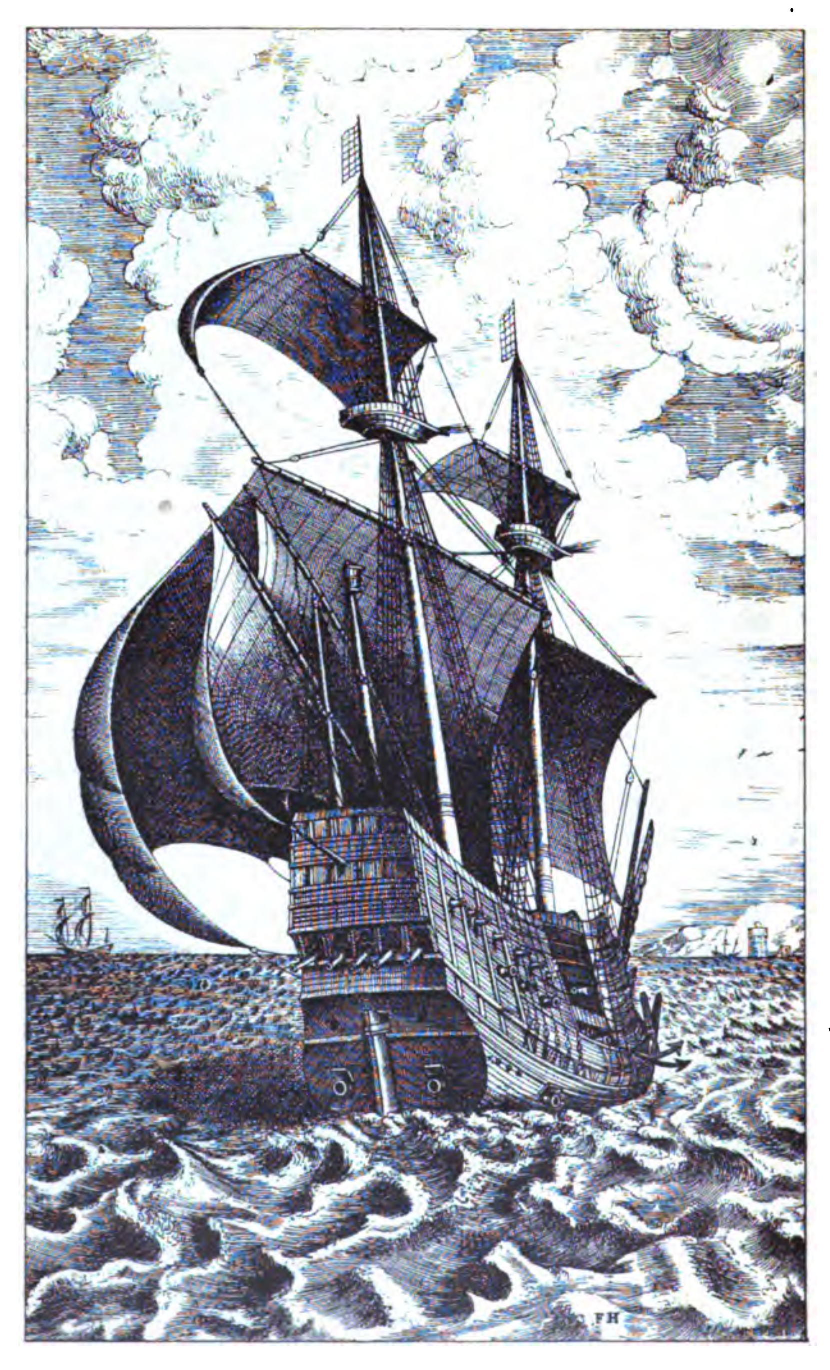
Bunde mit Rostock, Wismar und Stralsund, dem diesmal auch Danzig beitrat, während sich die übrigen Städte wiederum abseits hielten, auf einen nochmaligen Krieg mit Dänemark vor, der auch 1522 ausbrach.

Christian hatte die Söhne vornehmer schwedischer Familien widerrechtlich als Geißeln nach Kopenhagen entführt. Unter ihnen befand sich auch Gustav Wasa, aus ritterlichem Geschlecht, der aus Schloß Kallor in Jütland, wo er gefangen gehalten wurde, entflohen, sich nach Lübeck gewendet und dort Aufnahme gefunden hatte.

Der König forderte seine Auslieferung, doch wurde sie verweigert, und Lübeck sandte Gustav mit einem Kriegsschiff nach Schweden, wo er in Dalekarlien Anhang fand. Inzwischen war es Christian doch gelungen, Schweden und mit ihm Stockholm zu erobern, wo er ein entsetzliches Blutbad anrichtete und namentlich an den dort in großer Zahl angesiedelten Deutschen seine grausame Wut ausließ. Indessen seine Herrschaft währte nicht lange. Gustav Wasa gelang es mit Unterstützung der Hansen an der Spitze der ihm zuströmenden Dalekarlier ein Heer zu sammeln, mit dem er die Dänen schlug. Lübeck sandte 24 große Kriegsschiffe und Kriegsmaterial zu Hilfe und die Hansa erklärte Dänemark den Krieg. Ihre Flotte plünderte die Insel Gotland, verbrannte Helsingör, bedrohte Kopenhagen, während die Landtruppen im Bunde mit Wasa Stockholm belagerten, es eroberten und die Hansen Gustav auf den schwedischen Thron setzten (1523).

Damit war die von Margaretha gestiftete Kalmar'sche Union der drei nordischen Reiche endgiltig zerrissen; Christian aber, der seine Pläne so elend scheitern sah, sich durch seine grausame Willkür ebenso bei Schweden wie Dänen verhaßt gemacht hatte und jetzt die Rache der Hansen fürchtete, verließ feige sein Reich und floh nach Deutschland. An seiner Statt wurde Friedrich von Holstein auf Betreiben Lübecks zum Könige von Dänemark erwählt, jedoch damit auch zum letzten Male eine der nordischen Kronen von den Hansen vergeben. Seit Waldemars III. Niederlage hatten sie 1½ Jahrhunderte lang dieses Recht geübt, jetzt wurde es ihnen auf immer entwunden.

Sie eroberten Seeland, belagerten Kopenhagen, das sich ihnen 1524 ergab, vermittelten den Streit über den Besitz von Gotland zwischen Schweden und Dänemark, erhielten von Gustav Wasa zum



Spanische Gallion (16. Jahrhundert).

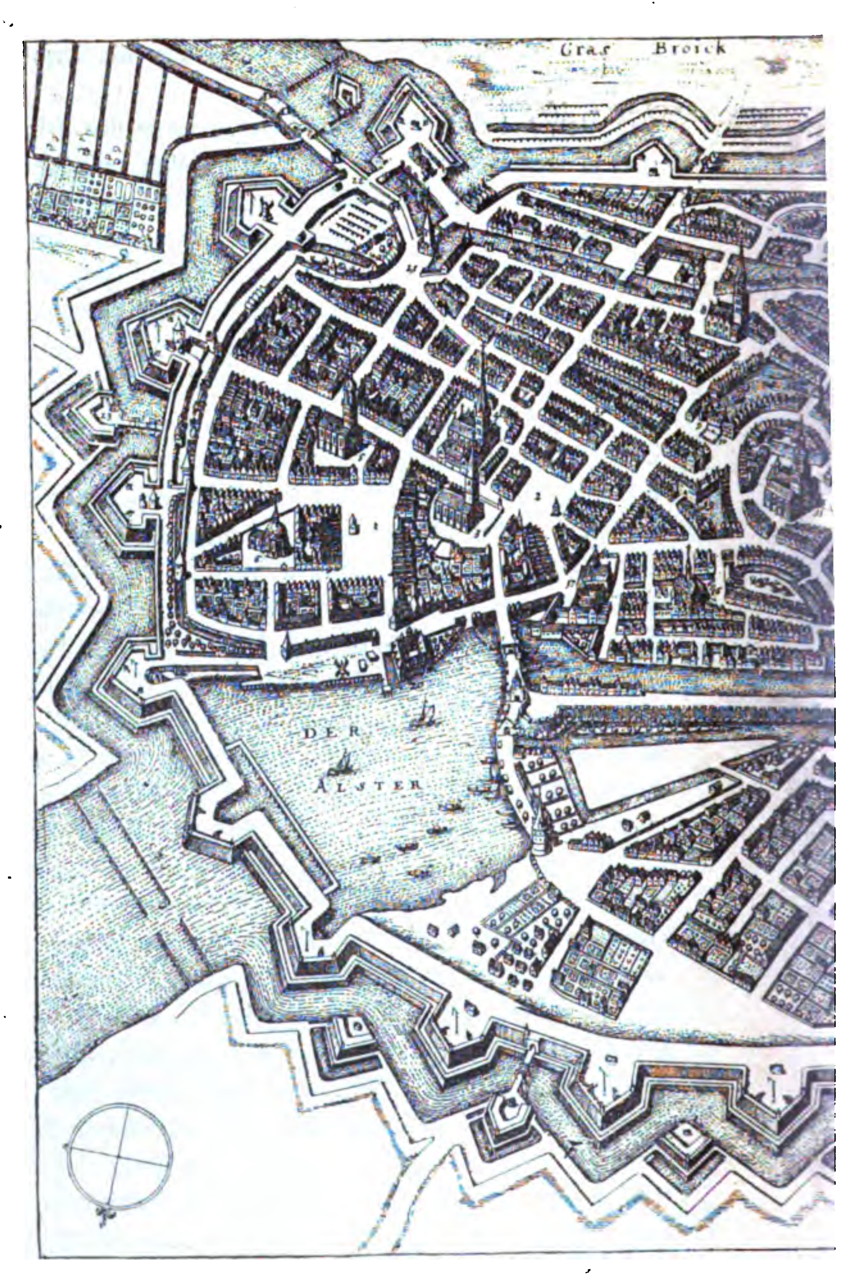
Dank für ihre Hilfe große Handelsvorteile und ebenso von Friedrich die Verpfändung Bornholms auf 50 Jahre als Ersatz für Schaden und Kriegskosten.

Damit hatten die Hansen einen ehrenvollen Frieden erkämpft, aber er war von keiner Dauer; wenige Jahre darauf brach der Krieg wieder aus, da Christian alle möglichen Anstrengungen machte, von Norwegen aus Dänemark zurück zu erobern, und jener verlief nicht sehr ruhmvoll für Lübeck und die Hansen, da noch andere Umstände hinzutraten, welche den Verfall des Bundes beschleunigten.

Um diese Zeit bot sich noch einmal eine glänzende Gelegenheit, um nicht nur Deutschland zu einer Kolonialmacht ersten Ranges, sondern auch seine Seemacht auf eine hohe Stufe zu erheben, die sie zur Beherrscherin der Meere gemacht haben würde. Leider wurde sie versäumt, einmal durch Schuld der Deutschen selbst, das andere Mal durch undeutsches Verhalten ihres Kaisers Karl V.

Dieser war dem fürstlichen Kaufhause der Welser mit einer großen Summe verschuldet und verpfändete ihm dafür 1528 das zu Ende des 15. Jahrhunderts von Spanien entdeckte Venezuela, eines der fruchtbarsten tropischen Länder, mit allen erschwinglichen Einkünften als kastilisches Erblehen. Es wäre nun an der Hansa gewesen, sich damit neue Handelswege über den Ocean zu bahnen und eine Quelle unerschöpflichen Reichtums für sich und ganz Deutschland zu eröffnen, aber in ihrer Kurzsichtigkeit dachte sie nicht an eine Beteiligung, die den Welsern nur hätte durchaus willkommen sein können.

Diese rüsteten deshalb, um Besitz von dem großartigen Landerwerb zu nehmen, 1529 in Sevilla spanische Schiffe mit 400 Soldaten, teils Deutschen, teils Spaniern und 70 Pferden aus, und die Expedition gelangte glücklich an den Ort ihrer Bestimmung. Den Oberbefehl führte Ambrosius Dalfinger aus Ulm, Geschäftsträger der Welser am spanischen Hofe. Er war jedoch nicht der geeignete Mann, die Sache zu einem guten und gedeihlichen Ende zu führen. Anstatt in dem mit üppigster Fruchtbarkeit gesegneten Lande Niederlassungen zu gründen und die Schätze seines jungfräulichen Bodens zu heben, welcher die darauf verwandte Arbeit tausendfältig belohnt hätte, stand sein Sinn wie der der spanischen Conquistadoren nur nach der Auffindung von Gold- und Silberminen. Ebenso grausam gegen die Indianer



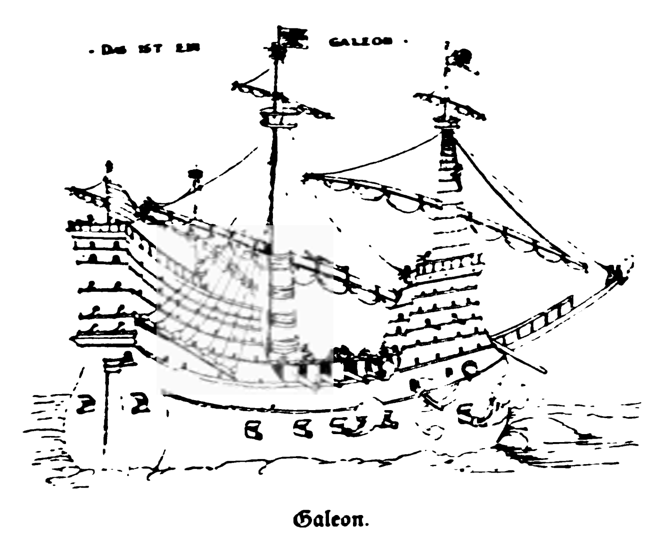
Hamburg na


HAMBVRGVM.
DIE ELBE
FLUV.
3. S. Peter.
4. Der Domb.
5. S. Iacob.
6. S. Gertraud.
7. Fischmarck.
10. Die Beurs.
11. S. Nicolaus.
13. Der Newe Cran.
16. S. Maria Magdalena.
17. S. Iohann.
27. Newe Marckt.
29. Newe Bruck.
31. Im Grim.
MEISENBACH, RIFFARTH & CO.

Merian.

wie jene, durchzog er ganz Venezuela bis zu den Nebenflüssen des Orinoko, um dann in die Thäler der Anden hinaufzusteigen und auf seinem Wege alles zu verwüsten. Dort aber ereilte ihn sein Geschick; er wurde unter großen Verlusten von den Eingebornen zurückgeschlagen und starb 1535 an seinen Wunden.

Ihm folgte, von den Welsern hinausgesandt, Georg von Speier, der in ähnlicher Weise wie sein Vorgänger bis in das Königreich Neu-Granada vordrang. Er mußte es aber wohl noch ärger getrieben haben, als jener, denn er wurde abgesetzt; ebenso sein Nachfolger Federmann. Streit mit den neidischen Spaniern über Grenzen, Zehnten und Abgaben ließen die Welser längere Zeit zögern, die Stelle des



Galeon.

Oberbefehlshabers wieder zu besetzen. Der indische Rat von St. Domingo schickte dann einige Gouverneure, die aber entweder starben oder wegen schlechter Verwaltung entflohen. Venezuela wurde unter solchen Verhältnissen fast herrenlos und der große Rat von Indien sprach es den Welsern 1558 ab.

Dreißig Jahre war es in deutschem Besitz gewesen. Mißwirtschaft, Goldgier, Unfähigkeit zum Kolonisieren ließen es auf immer wieder verloren gehen. Die Deutschen hatten durch eigenen Leichtsinn eine große Zukunft verscherzt. Traf hierbei den Kaiser keine Schuld, und hatte er vielmehr seine Verpflichtungen gegen die Welser in wahr-

haft großartigster Weise erfüllt, so fällt es ihm dagegen zur Last, daß aus der Hansa nicht eine Seemacht erstand, die allen andern Völkern für die Zukunft die Spitze geboten hätte. Würde er bei der Erbteilung mit seinem Bruder Ferdinand sein Königreich Burgund und die 700 Jahre lang dem deutschen Reiche zugehörigen und echt germanischen Niederlande nicht seinem Spanien, sondern dem deutsch-habsburgischen Zweige des Kaiserhauses angegliedert haben, so hätte sich die ganze Zukunft Norddeutschlands und mit ihr die der Hansa anders gestaltet. So aber verleibte er den Niederlanden auch noch Westfriesland, Gröningen, Geldern, Zütphen und Utrecht ein; sie gingen damit dem deutschen Reiche verloren und mit den Ländern auch alle die schönen Häfen und blühenden Städte, die einst so kräftige Glieder der Hansa waren, nun aber mit ihr in politischen und öfter feindlichen Gegensatz traten.

Schon während des Krieges mit Christian äußerten sich die Folgen dieses Fehlers in empfindlicher Weise für die Hansen, oder vielmehr für die Osterlinge, die jenen allein auszufechten hatten. Der König, Schwager Karls V., benutzte die Verhältnisse, um die Holländer durch Versprechungen von allen möglichen Handelsvorteilen den Osterlingen immer mehr zu entfremden und sie dadurch ganz auf seine Seite zu bringen. Sie gaben ihm Schiffe, Mannschaften und Kriegsmaterial, wenn sie dies auch damals mit dem Verluste jener 250 Schiffe bei Hela schwer büßten.

Trotzdem blieben sie Christians Verbündete, als dieser alles daran setzte, den verlorenen dänischen Thron von Norwegen aus zurückzugewinnen, unterstützten ihn in jeder Beziehung und rüsteten Kaper für ihn aus, die den Osterlingen großen Schaden thaten, obwohl sie dieselben schließlich vernichteten, und dadurch einem Wiederaufleben der Vitalienbrüder noch rechtzeitig vorbeugten.

1531 war es Christian gelungen, mit 12 Kriegsschiffen Hollands und einem dort gesammelten Heere in Norwegen zu landen und sich dasselbe fast gänzlich unterthan zu machen. Die Osterlinge hatten nun alles mögliche für sich zu fürchten und beschlossen, im Bunde mit Dänemark abermals den Krieg gegen ihn. Die Dänen zeigten sich saumselig und Lübeck, Stralsund, Rostock und Danzig mußten wieder das meiste thun. Mit alter Kraft griffen sie die Sache an, schickten

eine Flotte von 8 Schiffen, schlugen die 12 holländischen in die Flucht, nahmen Christian gefangen und übergaben ihn den Dänen, die ihn im Turm von Sonderburg einkerkerten.

Doch es schwebte wie ein Verhängnis über Lübeck, als ob nie Ruhe und Friede wiederkehren sollten. Nicht allein, daß Gustav Wasa und Friedrich, die beide doch ihm ihre Throne zu danken hatten, ein-



Buggenhagen predigt an Bord eines Lübeckischen Schiffes das Evangelium.
(Nach einem Bilde in der Marienkirche in Lübeck.)

gegangene Verträge brachen und die Hilfe der Hansen mit schwärzestem Undanke lohnten, sondern Lübeck erwuchs auch von anderer Seite schwere Gefahr, aus inneren Kämpfen.

Den Anlaß dazu gab die Reformation und das Eindringen der

lutherischen Lehren in Norddeutschland. Namentlich aber faßten sie bald und mächtig Wurzel in den Kreisen der Bürger, während der Rat und die Patrizier, weniger aus religiöser Ueberzeugung als aus Besorgnis für ihre herrschende Stellung dem Katholicismus treu blieben, da mit dem Luthertum gleichzeitig ein demokratischer Geist in die Gemüter des Volkes einzudringen begann. Letzteres fühlte mit der neuen Lehre die Knechtung der Gewissen und die Bevormundung der herrschenden Partei mehr als je und suchte sich derselben zu entledigen.

Bald fand es einen Führer, den thatkräftigen Jürgen Wullenweber, einen Kaufmann, der aber nicht den maßgebenden Geschlechtern der Stadt angehörte. Seine Energie in Verbindung mit großer Beredtsamkeit und umfassendem Geiste gewann sehr bald die Menge und schon im Jahre 1531 mußte der alte Rat aus der Stadt weichen, um einem neuen vom Volke frei gewählten, Platz zu machen und damit sowohl eine kirchliche wie bürgerliche Umwälzung zu vollziehen, die in den Schwesterstädten Nachahmung fand.

So lagen die politischen Verhältnisse, als 1533 König Friedrich von Dänemark starb und es sich um Neubesetzung des Thrones handelte, was wieder zu allerlei Intriguen und Streitigkeiten mit den nordischen Reichen und Holstein führte. Jürgen Wullenweber war inzwischen erster Bürgermeister geworden; er sah Lübeck von großen Schwierigkeiten umgeben, aber faßte trotzdem den hochfliegenden Plan, auf Grund der neuen Lehre und freier Volksgemeinden die alte Macht der Hansa wieder herzustellen und Lübeck zur ersten Stadt des Nordens zu erheben.

Zuerst suchte er den Krieg gegen die Holländer kräftig zu führen; aber sowohl der dänische Reichsrat, wie Gustav Wasa versagten die Unterstützung, und Lübeck mußte die Fehde allein auf sich nehmen. Zwar versprengte die Flotte die holländischen Schiffe, aber da Wullenweber andere Pläne hatte, und zwar den gefangen gehaltenen Christian II. auf den dänischen Thron zurückzuführen, da dieser der Reformation günstig gestimmt war, so schloß er, um freie Hand zu haben einen einjährigen Waffenstillstand mit Holland.

Heinrich VIII. von England war Wullenwebers Plänen geneigt und soll ihm sogar 10,000 £ zur Kriegführung vorgeschossen haben,

so daß er jetzt, nachdem er die Bürgerschaft dafür gewonnen, offen auftrat, den Grafen Christoph von Oldenburg als Heerführer gewann, zunächst das feindliche Holstein mit Krieg überzog und dann mit einer Flotte von 21 Schiffen sich nach Kopenhagen begab, um die Befreiung Christians II. zu erzwingen.

Er umschloß die Stadt zu Wasser, während Graf Christoph sie zu Lande belagerte und in kürzester Zeit war ganz Seeland, sowie die dänische Flotte genommen. Die Stände huldigten Christian, ebenso Malmö und die kleinen dänischen Inseln; nur Norwegen zögerte noch. Aber inzwischen hatte sich die Sachlage zu Ungunsten Lübecks sehr geändert. Die geflohenen dänischen Reichsräte hatten im Verein mit dem jütischen Adel den Herzog Christian von Holstein zum Könige erwählt', dieser während der Abwesenheit Wullenwebers in Kopenhagen die Lübeck'schen Truppen zu Lande geschlagen, die Umgegend verwüstet und belagerte jetzt die Stadt. Wullenweber sah ein, daß er die Fehde mit Holstein beenden müsse, um nicht zu unterliegen und unter Vermittelung des protestantischen Landgrafen Philipp von Hessen kam auch 1534 ein dahingehender Vergleich zu Stande, während der Krieg gegen Dänemark fortgeführt wurde. Doch nun verband sich Gustav von Schweden mit Christian III., vereinigte 1535 seine Flotte von 11 Kriegsschiffen mit der dänischen und der preußischen, die Christian durch seinen Schwager Herzog Albrecht von Preußen für sich gewonnen, und so erlebte Lübeck den Kummer, daß seine vielhundertjährigen Bundesgenossen, die Preußen ihm feindlich gegenüber standen.

Am 9. Juni 1535 traf die vereinte dänisch-schwedische Flotte von 37 Schiffen unter Peter Skramm bei Bornholm mit der 26 Schiffe starken städtischen zusammen. Es kam zur Schlacht, aber nur die beiden Admiralschiffe richteten einander übel zu, dann trennte ein Sturm die Kämpfer; Skramm suchte Schutz unter Bornholm, die Lübecker im Sund. Acht Tage später zeigte sich ersterer im Belt, wo er bei Assens 10 lübische Schiffe traf, welche dort Flüchtlinge aufnehmen wollten. Feige flohen die Besatzungen an Land und Skramm nahm ohne Widerstand die Schiffe, säuberte den Belt und die kleinen Inseln vom Feinde und traf am 12. Juli vor Kopenhagen ein, das König Christian III. nun auch von der Landseite belagerte.

Zugleich erschien ein Mandat des Reichskammergerichts in Speyer, welches Lübeck mit Acht bedrohte, wenn es nicht die neue Verfassung aufhöbe und den alten Rat wieder einsetzte. Die eingeschüchterte Bürgerschaft fügte sich und Wullenweber mußte am 26. August sein Amt niederlegen, um dem geflohenen Bürgermeister Brömser Platz zu machen. Damit war die Rolle des Mannes, der so Großes für seine Vaterstadt und die Hansa im Sinne gehabt, aber an den Verhältnissen scheiterte, ausgespielt. Zwar versuchte er noch im Lande Hadeln eine Anzahl Landsknechte zu werben, um auf eigene Hand Lübeck zurückzuerobern, aber Geistlichkeit und Aristokratie haßten ihn zu sehr, um nicht alles zu seinem Verderben zu versuchen.



Jürgen Wullenweber.

Dem Erzbischof von Bremen verraten, als er sich ohne Geleit auf dessen Gebiet begeben hatte, wurde er verhaftet und Herzog Heinrich von Braunschweig, einem wütenden Ketzerfeinde übergeben. Der Wiedertäuferei angeklagt, spannte man ihn auf die Folter, um Geständnisse zu erpressen, die er freilich vor seinem Tode feierlich widerrief. Die Aristokratie Lübecks, dessen Wohl er doch nur erstrebt, unterstützte die Anklagen Dänemarks und der kühne Mann fiel, von einem fremden Gerichte verurteilt, am 24. September 1537 durch Henkershand.

Durch Vermittlung des schmalkaldischen Bundes wurde in Hamburg, nachdem Christian III. ganz Dänemark wieder in seine Gewalt gebracht, ein Friedensvertrag abgeschlossen, der zwar Lübecks alte Privilegien bestätigte und es auch im verlängerten Pfandbesitz Bornholms ließ, aber die anderen Hansestädte ausschloß und damit dem Bunde einen tötlichen Streich versetzte. Seine Macht war gebrochen, die Besetzung der nordischen Throne für immer ihm entrissen.

1548 trennte der burgundische Vertrag Karls V. mit den deutschen Habsburgern die Niederlande mit Utrecht, Geldern und Westfriesland vom Deutschen Reiche, die beiden Schwerpunkte der Hansa, die westlichen Städte und die Osterlinge wurden auseinander gerissen und die germanischen Stämme der Bataver und Friesen von den Kauken und Sachsen getrennt, um fortan staatlich und rechtlich für sich zu leben.

Kaum ein Jahrzehnt später erhielt die Hansa einen anderen schweren Schlag; Iwan II. eroberte verheerend Narwa und Dorpat, ohne daß der Bund, dem 1550 nominell noch 66 Städte angehörten, helfend einschritt. Der moskowitische Großfürst verbot den Hansen die Fahrt auf Livland, während einen Teil des letzteren Gustav Wasa's Nachfolger, Erich XIV., unterwarf, Kurland und Semgallen Polen als Schutzherrn annahmen und die deutsche Kolonisation, hilflos sich selbst überlassen, 1561 sich vom Mutterlande lossagte, um der moskowitischen Herrschaft an der Ostsee die Wege zu bereiten.

Livland wurde für die Hansa ein fremdes Land, und sie erlitt dadurch ebenfalls eine gewichtige Einbuße. Hatte der undankbare Gustav Wasa schon 1538 den Deutschen fast ihre gesamten Handelsprivilegien genommen, so trat sein Nachfolger, Erich XIV., noch schärfer gegen sie auf. Er wollte die Hansa als Ganzes überhaupt nicht mehr anerkennen, sondern nur mit den einzelnen Städten als solchen verhandeln und die kümmerlichen Reste ihrer Privilegien nicht zu Recht, sondern nur aus Gnade anerkennen, ebenso wie er lübische Schiffe kapern ließ und die Fahrt auf Narwa verbot.

Dies zwang Lübeck ohne Beihilfe der Schwesterstädte im Bunde mit Friedrich II. von Dänemark, den das Anwachsen von Erichs Macht schreckte, 1563 abermals das Schwert in die Hand zu nehmen, und es kündigte 1563 Erich den Krieg an. Höhnend verwies er die Stadt an den Rat von Stockholm „Könige müßten Königen, Bürger und Bauern ihres Gleichen den Absagebrief senden".

Die Fehde begann; 41 dänische Schiffe unter Peter Skramm und 13 lübische unter zwei Ratsherren trafen im selben Jahre mit der schwedischen Flotte zusammen und es kam zum Gefecht, das indessen nur geringe Erfolge hatte. Zwar wurden verschiedene Schweden genommen, allein andererseits fielen eine Reihe lübischer Handelsschiffe

bei Bornholm den Schweden in die Hände, die sich ihnen unter dänischer und lübischer Flagge genähert hatten.

Dagegen errangen die Verbündeten im folgenden Jahre am 30. Mai zwischen Oeland und Gotland über 38 schwedische Schiffe in erbitterter dreitägiger Schlacht einen entscheidenden Seesieg. Sie nahmen nicht nur eine Zahl der Feinde, während sie verschiedene in Grund schossen, sondern unter ersteren auch das Admiralschiff Makelös (Ohne Gleichen) mit dem Admiral Bagge, der nebst vielen vornehmen schwedischen Herren, sowie mit den eroberten Flaggen nach Lübeck gebracht wurde. Das Schiff selbst, das größte seiner Zeit im Norden, verbrannte jedoch und ging mit 500 Mann zu Grunde. Es hatte eine Länge von 168 Fuß, bei 43 Breite und führte 148 Kanonen, davon freilich nur 67 größere.

Kaiser Ferdinand und verschiedene deutsche Fürsten suchten den Frieden zu vermitteln, allein die Verhandlungen zerschlugen sich und im nächsten Jahre sandte Lübeck abermals 18 Schiffe in See, um sich mit den Dänen vor Kopenhagen zu vereinigen. Leider geriet das größte derselben, der „Engel", durch Unvorsichtigkeit des Feuerwerkers in Brand und wurde mit 200 Mann, die sich nicht mehr retten konnten, vernichtet. Die übrigen kamen gut an und die Tage darauf, am 3. Juni 1565, fand eine sehr blutige Schlacht zwischen den beiderseitigen Flotten statt, die aber zu Gunsten der Schweden ausfiel. Das dänische Admiralschiff, das sich bis zum äußersten wehrte, wurde von den Schweden genommen, aber wie tapfer es gekämpft haben muß, geht daraus hervor, daß von seinen 1100 Mann Besatzung nur 25 unverwundet blieben. Auch der lübische Admiral, dessen Name leider in den Chroniken nicht genannt ist, schlug sich außerordentlich gut, hielt sich einen ganzen Tag gegen 5 Schweden, büßte 300 Mann ein, aber wurde nicht genommen. Dagegen scheinen 5 lübische Kapitäne sich weniger gut gehalten zu haben, denn bei ihrer Rückkunft wurden sie nicht nur vom Volke mit „Kniep in de Wind" höhnisch empfangen, sondern auch eingekerkert und dankten es nur der Fürsprache eines gerade in Lübeck anwesenden kaiserlichen Gesandten, daß sie nicht am Leben gestraft wurden.

Diese Schlacht bei Bornholm, in der die vereinigte Flotte nur eines, die Schweden jedoch 5 Schiffe verloren, kostete beiden Seiten 5000

Tote und Verwundete, und allein nach Lübeck wurden 400 Verwundete gebracht.

Es ist schade, daß die Chroniken über diese gewaltige Schlacht nur ganz karge Notizen bringen, die in dem Obigen enthalten sind und es bleibt merkwürdig genug, daß überhaupt von ihnen fast alle Kämpfe zur See, die doch für Lübeck wie für die Hansa so große Wichtigkeit hatten, so kurz abgethan werden, daß man sich kaum eine richtige Vorstellung davon machen kann ebenso wenig wie von der Be-

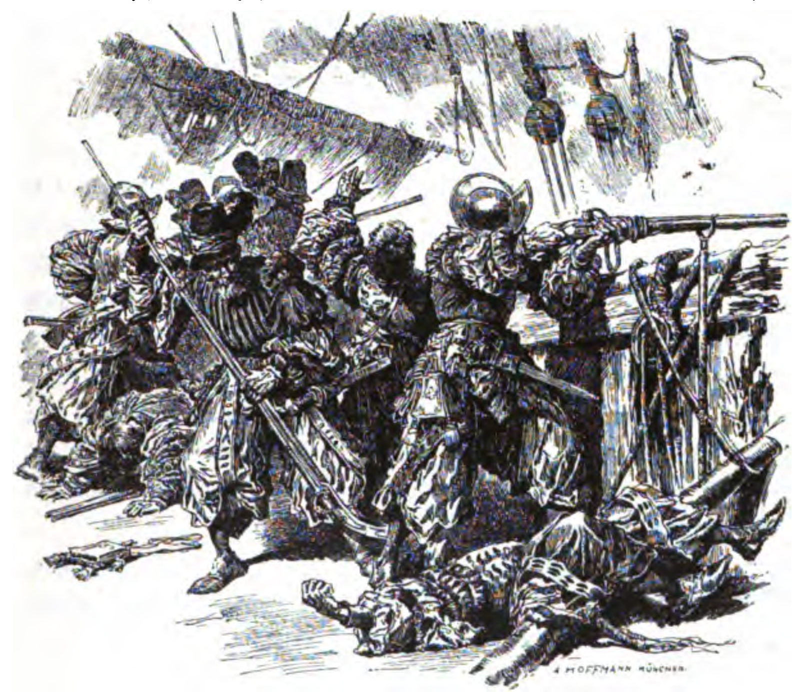


Szene aus der Schlacht von Bornholm.

schaffenheit ihrer Schiffe, der Zahl ihrer Mannschaften und der Bewaffnung, so interessant dies auch sein würde. Nur über den „Adler", das größte deutsche Kriegsschiff seiner Zeit, das 1566 gebaut wurde, sind eingehendere Angaben hinterlassen, die allerdings unser Erstaunen erregen.

Um die erlittene Scharte bei Bornholm auszuwetzen, wurden 1566 von Lübeck abermals 11 Kriegsschiffe unter dem Bürgermeister Tinnappel auf dem Admiralschiffe „Morian" ausgesandt. Nach Ver-

einigung mit den Dänen kam es wieder unter Gotland zu einer Schlacht, in der zwar die Schweden besiegt und in die Flucht getrieben wurden, der aber bald darauf großes Unglück folgte. Der dänische Admiral wollte einen im Kampfe gefallenen dänischen Edelmann am Lande begraben lassen und führte sehr unvorsichtiger Weise trotz drohenden Wetters die Flotte nahe an den Strand. Durch einen schweren ausbrechenden Sturm wurden aber 10 dänische und drei lübische Schiffe mit zusammen 6000 Menschen an die Küste geschleu-



Ruters in einem Hansa-Schiff.

dert, von denen niemand gerettet wurde. Beide Admirale, sowohl der dänische Lorentzen wie der lübische Bürgermeister Tinnappel verloren dabei ihr Leben.

Doch ungebeugt durch dieses furchtbare Unglück wurde in Lübeck trotzdem die Fortsetzung des Krieges beschlossen und der obenerwähnte „Adler“ erbaut, dessen eingehende Beschreibung der Chronist Willebrand überliefert.

Dieses mächtige Schiff hatte eine Länge über Deck von 112 lü-

bischen Ellen bei einer Breite von 25 und einer Tiefe von 36 Ellen. Der Großmast war 60 Ellen lang und maß 6 Ellen im Umfange, die große Stenge war 30, die große Raa 59 Ellen lang und das Kabeltau hatte 24 Zoll im Umfange. Sein Gehalt betrug 3000 Tonnen und es hatte sechs Verdecke.

Die Besatzung bestand aus 400 Matrosen, 500 Soldaten, 150 Büchsenmeistern und 25 Mann für die Küche. An Geschützen führte es acht 40pfünd. Karthaunen, sechs 20pfünd. halbe Karthaunen, 26 Feldschlangen 10, 9 und 8 Pfünder, acht Quartierschlangen 2½ Pfünder, 27 Steingeschütze 10, 20 und 30 Pfünder, zusammen also 75 Kanonen. Es hatte 4 Masten und ein festes Bugspriet.

An Handwaffen waren vorhanden 46 lange Feldhaken zu ¼ ℔ Blei (Wallbüchsen) und 40 lange Röhren (Musketen); ferner 100 lange, 100 halbe und 100 Knebelspieße. An Kraut und Lot (Pulver und Blei) hatte es 6000 eiserne, 300 Feuer-, Stangen- und Kettenkugeln, 300 Zentner Pulver, 30 Zentner Hagel und Schrot zum Stürmen.

Der Adler besaß deshalb die Größe eines Linienschiffes ersten Ranges dieses Jahrhunderts, ebensoviel Besatzung, aber statt 100 nur 75 Geschütze, von ihnen allerdings nicht mehr als die Hälfte schwere.

Auch von andern lübischen Kriegsschiffen des 16. Jahrhunderts ist die Geschützausrüstung uns überliefert worden.

So von einer „Bark" (Auslieger oder Kaper), die fast nur Hinterlader führte, darunter verschiedene, die nur mit Namen genannt werden ohne Angabe des Kalibers oder des Geschoßgewichts.

1. Eine kupferne halbe Karthaune mit 2 Kammern. 2. Vier Hauptstücke mit 7 Kammern (Schmiedeeisen). 3. Zwei kupferne Falkonets mit 2 Kammern. 4. Eine kupferne halbe Schlange mit 2 Kammern. 5. Ein eisernes Stück mit 2 Kammern. 6. Drei kupferne Viertel-Schlangen mit 6 Kammern. 7. Ein Kielstück (?) von Kupfer. 8. Eine kupferne Viertel-Schlange mit Rädern (Landungsgeschütz). 9. Zwei eiserne gegossene Stück mit 4 Kammern. 10. Eine eiserne Viertel-Schlange mit 2 Kammern. 11. Zwei Scharpentine mit 7 Kammern.

Außerdem eine Topbüchse mit 4 Kammern (Wallbüchse, um

oben aus der Mars zu schießen); 2½ Dutzend Hakenbüchsen, zwei mit eisernen Zapfen (Wallbüchsen mit Blei- und Steinkugeln).

Zusammen 19 Geschütze, davon aber nur 9 von schwerem Kaliber (8—20 Pfünder).

Eine andere „Bark“ wird mit 26 Geschützen erwähnt. Die Artillerie ließ also damals noch viel zu wünschen übrig.

Der Krieg dauerte noch zwei Jahre, aber es kam zu keinen weiteren Seekämpfen. Nach den bisherigen Erfahrungen mochten die Schweden wohl einsehen, daß die vereinigten Flotten ihnen überlegen seien und namentlich flößte ihnen der mächtige „Adler“ Furcht ein, der 1567 mit den übrigen Schiffen in See erschien. Wie damals der große „Peter von Danzig“ unter Paul Beneke den Engländern solchen Schrecken einjagte, daß sich keines von ihren Schiffen mehr aus den Häfen wagte, so war es jetzt auch bei den Schweden der Fall. Man sah kein schwedisches Kriegs-Fahrzeug mehr in der Ostsee und die Lübecker mußten sich darauf beschränken, ihren Feinden an seinen Küsten und durch Kaperung seiner Schiffe so viel Schaden wie möglich zu thun. 1569 machte der „Adler“ einen Angriff auf das früher treu zur Hansa stehende, jetzt aber schwedisch gewordene Reval, um die Stadt zu beschießen, die ganze Umgegend wüst zu legen und an 30 im Hafen liegenden, sowie noch an einem großen Convoy gerade einlaufender schwedischer Schiffe eine reiche Beute zu machen.

Im Jahre vorher war der Wüterich Erich XIV., dessen Verhalten an Wahnsinn streifte, abgesetzt und ihm folgte sein Bruder Johann. Hätten nach dem gelungenen Coup auf Reval die übrigen Städte Lübeck nicht allein gelassen, so bot sich abermals eine Gelegenheit, Schweden zu unterjochen und wenigstens einen großen Teil der alten Hansamacht zurückzuerobern, aber wie gesagt, der Gemeinsinn fehlte und die Thatkraft war erlahmt.

1570 wurde der Krieg, der Lübeck so schwere Opfer an Gut und Blut auferlegt, so daß es trotz erreichter Vorteile sehr geschwächt aus ihm hervorging, durch einen Vergleich zu Stettin beendet, aber Schweden mochte wohl erkannt haben, auf wie schwachen Füßen die Kraft der Hansa und mit ihr die Lübecks stand, denn sehr bald setzte sich der König den Städten gegenüber wieder auf das hohe Pferd. In dem Stettiner Vertrage war freie Fahrt der Hansen auf Rußland

ausgemacht, aber schon 1572 verbot Johann dieselbe und ließ die dort verkehrenden deutschen Schiffe kapern.

Mit dem Ansehen der Hansa ging es jetzt reißend abwärts. Statt diesen Friedensbruch mit dem Schwerte zu ahnden, protestierten die Städte fruchtlos beim Kaiser dagegen; Schweden betrachtete sich jetzt als den Herrn der Ostsee. So hatten die Rollen gewechselt, es schrieb den Deutschen Gesetze vor, nahm dem Bunde seine Handels-Privilegien und legte drückende Zölle auf alle ein- und ausgehenden Waaren.

Auch Dänemark benutzte die offenkundige Ohnmacht der Hansa, um ihr seine Geringschätzung zu zeigen. König Friedrich, noch vor kurzem Lübecks Verbündeter, erhöhte nach Belieben Sund- und Einfuhrzölle, nahm ihr die vielhundertjährige Gerichtsbarkeit auf Falsterbode und wußte einen solchen Druck auszuüben, daß Lübecks 50jähriges Pfandrecht auf Bornholm, das bis 1586 lief, schon 10 Jahre früher aufgehoben und die Insel 1576 an Dänemark zurückgegeben werden mußte.

So wankte der Boden, auf dem der Bund stand, immer mehr und der Mangel an Einigkeit, Selbstvertrauen, Mut und politischer Einsicht, die nicht mehr über die eigenen Kirchturms-Interessen hinausragte, ließ auch die letzte sich bietende Gelegenheit unbenützt vorübergehen, um die alte Kraft wieder zu gewinnen und Deutschland einen großartigen Dienst zu leisten.

Es ist bereits erwähnt, daß Karl V. die urdeutschen Niederlande seinerzeit seinem spanischen Reiche zuteilte und sie dadurch der Hansa und dem Mutterlande entfremdete.

Unter Karls Sohn, Philipp II. religiös fanatischer Regierung und dem ihnen auferlegten despotischen Gewissenszwange waren die protestantischen Niederländer jedoch so zur Verzweiflung gebracht, daß sie 1567 zum offenen Aufstande getrieben wurden. Vergebens flehten die Gequälten um Beistand bei ihren deutschen Glaubensbrüdern und der Hansa. Er wurde ihnen versagt, teils aus Schwäche, teils weil die Niederlande calvinistisch, und Norddeutschland lutherisch war und dieses die Anhänger Calvins fast noch ärger haßte, als den Papst und seine Fürsten. Völker und Pfaffen jubelten über die blutige Bestrafung der rebellischen Ketzer. Nur Nassau-Oranien und die deutschen reformierten Fürsten hatten Mitleid, und ersteres leistete thatsächliche

Hilfe. So war denn Holland auf dieses und auf sich allein in dem beginnenden Verzweiflungskampfe angewiesen und von den Deutschen verlassen, zerriß es das Band, das seit undenklichen Zeiten mit Deutschland geknüpft war und wurde eine Nation für sich.

Als die todesmutigen Glaubens- und Freiheitshelden auf dem Lande überall unterlagen, da retteten sie sich auf das Meer, auf das Element, das seit 1½ Jahrtausenden ihnen vertraut war, und erkämpften auf ihm mit dem Mute und dem Geschick, das früher den Hansen eigen, aber jetzt in ihnen erstorben war, ihre Selbständigkeit. Wie würde sich die Zukunft der letzteren gewandelt haben, wenn sie das Flehen der alten Genossen erhört und mit ihrer Schiffsmacht ihnen zu Hilfe gekommen wären! Das zerrissene Band wäre neu geknüpft, Holland dem Reiche wiedergewonnen und dieses hätte den Dreizack triumphierend über den Weltmeeren geschwungen.

Vergebens kämpften die Spanier gegen ihre winzigen Gegner; diese blieben Sieger. Bereits 1579 schlossen sich jene Städte, die einst der Hansa angehörten, in Utrecht zusammen und zehn Jahre später entstanden die zehn vereinigten Provinzen als Vereinigte Niederlande. Noch dauerte der Kampf 20 Jahre, aber die Freiheitskämpfer zeigten sich unbesieglich und schließlich mußte Spanien dies durch einen Waffenstillstand anerkennen (1609). Mitten aber unter den ungeheuren Lasten, die ihnen dieser 40jährige Krieg auferlegte, beseelte regster Unternehmungs- und Handelsgeist die Bewohner der Niederlande. Ueberall knüpften sie in der Welt Handelsverbindungen an, sandten ihre Schiffe in das Weiße Meer, nach China und Ostindien, bildeten 1602 aus allen kleineren Handelsgesellschaften die Ostindische Kompagnie und der riesige erzielte Gewinn verschaffte ihnen nicht nur die Mittel zur energischen Weiterführung des Krieges, sondern häufte auch solche Reichtümer im Lande auf, daß 30 Jahre später das kleine Land mit kaum 1½ Millionen Einwohnern im Stande war, einen Riesenkampf mit England und Frankreich aufzunehmen und Siege zur See zu erfechten, die seinen Ruhm durch die ganze Welt trugen.

Und die Hansen! Sie waren doch auch germanischen Stammes wie die Niederländer; auch sie hatten mit diesen eng verbunden gewaltige Siege erkämpft, die nordischen Reiche und England gedemütigt und ihre Flotten beherrschten die Meere. Wo war ihr Mut, ihre Kraft, ihr Unternehmungsgeist geblieben? Alles war dahin, auf

immer verloren. Sie saßen still und jetzt selbst gedemütigt in dem engen Becken der Ostsee und sahen ohnmächtig zu, wie Stück für Stück ihres ehemaligen Ruhmes und Glanzes abbröckelte!

Schon 1571 ereilte sie die Nemesis, weil sie die Niederländer in Stich gelassen. Wilhelm von Oranien verbot ihnen jeden Verkehr mit Spanien. Bei der Eroberung Antwerpens wurde ihr Kontor zerstört und die Proteste des Kaisers blieben von den Spaniern unbeachtet, so daß auch der Handel mit den Niederlanden völlig niederging.

In England widerfuhr ihnen nichts besseres. Zu Wullenwebers Zeit hatte ihnen Heinrich VIII., der mit des ersteren Hilfe Dänemark zu erobern gedachte, noch ihre Privilegien gelassen, doch Eduard VI. sie ihnen 1552 genommen, und wenn auch seine Nachfolgerin Maria sie teilweise zurückgab, gingen sie unter Elisabeth vollständig und für immer verloren.

Philipp II. bedurfte während seines Krieges mit den Niederlanden und England hansischer Einfuhr und gewährte dem deutschen Handel große Erleichterung. Wenn auch Elisabeth den Bund warnte, ihren Feind nicht zu unterstützen, achteten diese nicht darauf und bald folgte der vernichtende Schlag.

Als 1588 die gewaltige Armada Philipps von 150 mächtigen Schiffen durch die Engländer so geschlagen wurde, daß ihr Admiral, der Herzog von Medina Sidonia aus der Schlacht und nachfolgenden Stürmen kaum den zehnten Teil der Flotte nach Spanien retten konnte, da nannte sich Elisabeth die Herrin des Meeres und die Hansen traf eine furchtbare Strafe. 1589 ließ die Königin in der Mündung des Tajo eine hansische Handelsflotte von 60 beladenen Schiffe fortnehmen, um sie trotz aller Proteste des Kaisers nicht wieder zurückzugeben.

1598 schloß die Königin auch das berühmte Kontor des hansischen Stahlhofs und wies seine Bewohner so gewaltsam hinaus, daß sie auch nicht einmal die nächste Nacht darin verweilen durften.

Ihr Nachfolger, Jakob I., war weit davon entfernt, den Hansen ihre Rechte wieder zu verleihen. Der völlige Zusammenbruch des Bundes war nur noch eine Frage der Zeit.

Er führte nur noch ein Scheinleben, von allen Seiten eingeengt, bedrängt und geschädigt. Durch die immer mehr erstarkenden aus-

ländischen und deutschen Fürsten schwand die Bedeutung, das Ansehen und der Wohlstand der Städte immer mehr und der dreißigjährige Krieg nahm ihnen den letzten Rest ihrer Kraft. Sie kamen zu der Ueberzeugung, daß ihre Zeit für immer dahin sei.

1260 war der erste, 1630 wurde in Lübeck der letzte Hansatag abgehalten. Bereits 1550 hatten nur 66 Städte, statt der früheren 83, dem Bunde als Glieder angehört. Jetzt war ihre Zahl noch bedeutend kleiner geworden. Sie erklärten ihre Kräfte für unzureichend, das Bündnis fortzusetzen, bei dem für schwere Kosten nur geringe Vorteile zu erwarten seien, und daß sie zu spätern Versammlungen nicht mehr erscheinen würden.

Die Hansa, die fast 400 Jahre gedauert, welche einst die Macht des einigen deutschen Bürgertums in so glanzvollem Lichte gezeigt, war an Uneinigkeit gescheitert.

Möge das 20. Jahrhundert Deutschland zurückbringen, was es einst an ihr verloren und eine neue meerbeherrschende Hansa erstehen unter dem Wahlspruche unseres Kaisers: „Reichsgewalt ist Seegewalt." Wir sind auf dem besten Wege dazu.



Michiel de Ruiter.

1607—1676.



Wenn es unter den Seeleuten deutschen Namens je einen Mann gegeben, der nicht nur wegen seiner hervorragenden Thaten, deren Ruhm s. Z. die ganze Welt erfüllte, sondern auch wegen seiner hervorragenden Charaktereigenschaften die rückhaltsloseste Bewunderung verdient und geradezu als Ideal eines Flottenführers hingestellt werden darf, so ist es Michiel de Ruiter.

Im vorigen Kapitel ist erzählt, wie die Niederlande, nicht zum wenigsten durch eigene Schuld der Hansa, politisch von Deutschland getrennt wurden, dem sie geschichtlich wie in Sprache und Sitte anderthalb Jahrtausende eng verbunden waren. Nichts destoweniger haben sie noch bis heute nicht aufgehört trotz ihrer staatlichen Selbständigkeit ein Glied der großen germanischen Völkerfamilie zu sein, und es ist keineswegs ausgeschlossen, daß sie in nicht zu ferner Zukunft wieder ein Teil des Ganzen werden.

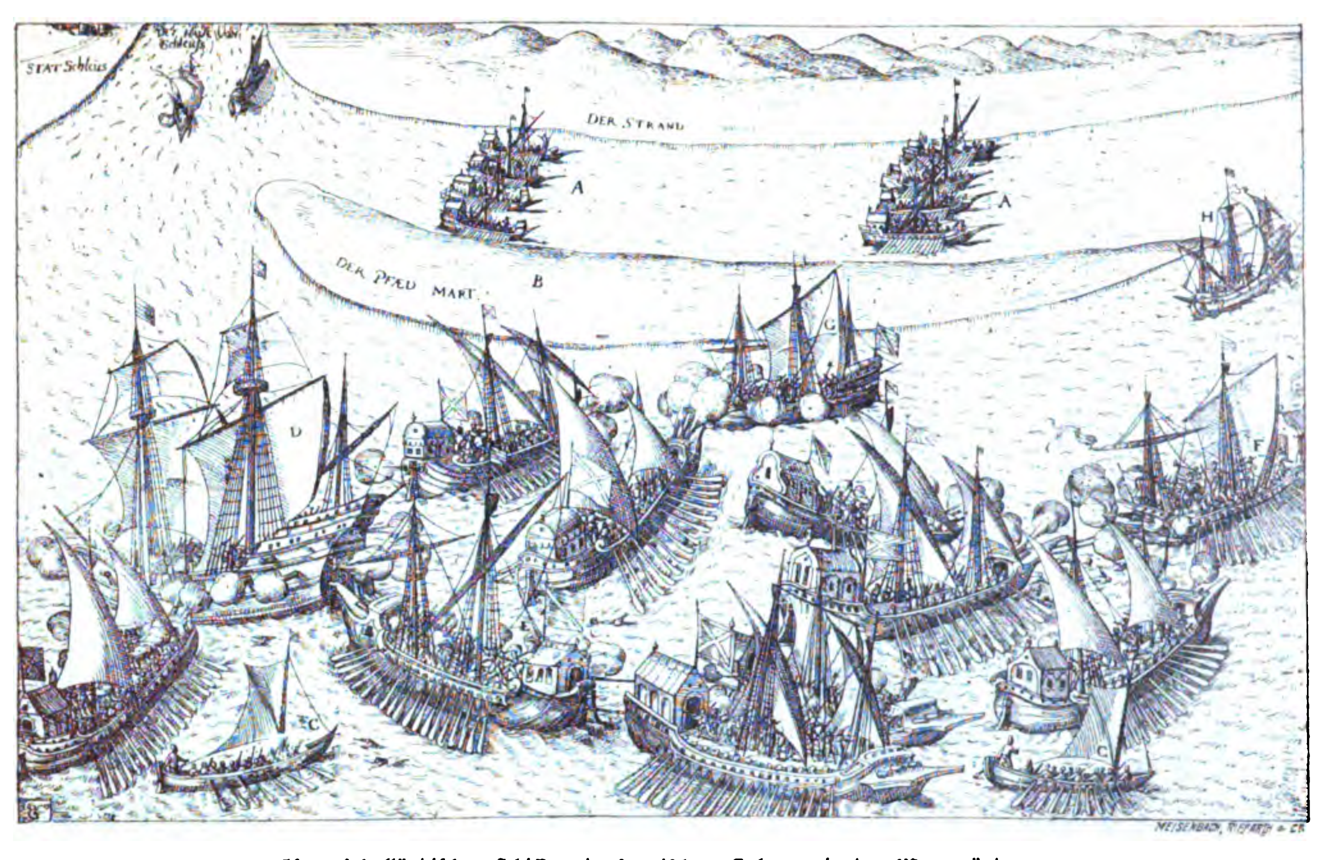
Deshalb dürfen wir auch ihren berühmtesten Sohn zu uns Deutschen rechnen und ihm ein Denkmal setzen, das unsere heranreifende Jugend ansporn t, einem solchen Manne und Helden nachzueifern, der aus den niedrigen Volksschichten hervorgehend, lediglich durch eigene Kraft es bis zum Herzog gebracht und dem sein Vaterland zu verschiedenen Malen verdankt, vor dem Untergang bewahrt geblieben zu sein. Wahrlich, sein Andenken ist es wert, von den nachfolgenden Geschlechtern in Ehren gehalten zu werden.

Michiel de Ruiter wurde 1607 zu Vlissingen, also zu einer Zeit geboren, als die Niederlande im heftigsten Kampfe mit ihren Unterdrückern, den Spaniern um ihre Gewissensfreiheit rangen. Er war der Sohn eines früheren Seemanns, der, um seine aus 12 Kindern bestehende Familie erhalten zu können, Bierführer geworden war.

Unter so ärmlichen Verhältnissen erscheint es natürlich, daß Michiel keine besondere Erziehung erhalten konnte. Im Gegenteil verließ er schon mit 10 Jahren die Schule, in der er nur notdürftig lesen und schreiben gelernt, um zu einem Seiler in die Lehre gegeben zu werden und sich selbst sein Brod zu verdienen. Er war ein sehr kluger und geweckter Knabe, hatte aber den Kopf stets voll loser Streiche und es ist wahrscheinlich, daß die Lehrer ihn deswegen nicht länger behalten wollten, da er nach einem Jahre auch von der Seilerbahn fortgeschickt wurde.

Als Elfjähriger ging er nun zur See, wurde Schiffsjunge, hatte damit seinen wahren Beruf gefunden, der ihn zu den höchsten Ehrenstellen führen sollte, und von dem Augenblicke an wandelte sich auch sein ganzes Wesen. Er streifte alle jugendlichen Thorheiten von sich ab, ging ganz in seinem Fach auf und strebte mit einem ungewohnten Ernste für seine Jahre darnach, dasselbe gründlich zu erlernen und nebenbei sein mangelhaftes Wissen auf jede Weise zu erweitern. Durch Fleiß und Gehorsam, sowie durch seine auffallende Anlage zum seemännischen Berufe, die sich bei jeder Gelegenheit kund gab, erwarb er sich sehr bald die Zufriedenheit seiner Vorgesetzten und hatte es bei schneller Entwickelung seines sehr kräftigen Körpers schon mit 15 Jahren zum Matrosen gebracht.

Um diese Zeit erließ Prinz Moritz von Oranien, der von den Spaniern zu Lande hart bedrängt wurde, einen Aufruf an die See-



Kampf holländischer Schiffe mit spanischen Galeeren in der Maasmündung.

leute, um sein Heer zu verstärken. Ihm folgte der von glühender Vaterlandsliebe beseelte Michiel, um als Artillerist einzutreten und sich bei verschiedenen Gelegenheiten durch seine Tapferkeit auszuzeichnen. Als nach einem Jahre mehr Truppen verfügbar geworden waren, ergriff er jedoch wieder sein altes Fach und ließ sich auf einem Kriegsschiffe anwerben. Auch hier erkannte man bald seine Tüchtigkeit und machte ihn trotz seiner Jugend zum Unteroffizier. Bei der Enterung eines spanischen Schiffes wurde er, wenn auch nicht schwer, durch einen Pikenstich am Kopfe verwundet; das war aber auch die einzige Verwundung, die er in zahllosen mörderischen Kämpfen erhielt, bis eine Kanonenkugel seinem Leben ein Ziel setzte. In einem zweiten Falle wurde dagegen sein Schiff von den Feinden genommen und er als Gefangener nach Spanien geschickt. Es gelang ihm indessen, mit zwei Kameraden zu entfliehen, bettelnd und barfuß unter den schwersten Mühseligkeiten ganz Spanien und Frankreich zu durchwandern und endlich wieder die Heimat zu erreichen.

Dann verließ er den Kriegsschiffdienst und trat in die Handelsmarine zurück. Er fühlte in sich die Kraft, nach Höherem zu streben, als nur Matrose zu bleiben, und sein Ehrgeiz trieb ihn, auf die Stellung eines Kauffartheikapitäns loszusteuern. Unentwegt verfolgte er mit der größten Zähigkeit und Ausdauer dieses Ziel, benützte jede freie Minute, um nicht nur sein Wissen zu mehren, sondern auch seinen Geist zu bilden, sich in der Nautik nach jeder Richtung zu vervollkommnen, und es gelang ihm dies in solchem Maße, daß er mit 24 Jahren Steuermann wurde. Bis dahin hatte er nur kürzere Reisen nach dem Mittelmeere gemacht. Sie genügten ihm aber nicht mehr und er versuchte sich auf Schiffen in weiteren Touren, um auch auf ihnen sich im nautischen Fache weiter auszubilden. Er betrieb dies fortwährend mit regstem Eifer und überragte in wissenschaftlicher Beziehung bald alle seine Fachgenossen bei weitem. Dies wie sein großer Mut wurden bald allgemein bekannt und verschaffte ihm die Stellung als Befehlshaber von zwei Kreuzern, welche Vlissinger Reeder gegen Dünkircher Kaper aussandten, die der niederländischen Schiffahrt viel Schaden zufügten. Er nahm auch zwei von ihnen, schien indessen keinen Gefallen an dieser Beschäftigung zu finden, gab freiwillig die Stellung auf und kehrte zur Kauffarteifahrt zurück.

1640 wurde er Kapitän eines Schiffes, mit dem er nach Brasilien ging und auf dieser Reise vollführte er eine That, die seinen Namen zunächst in weiteren Kreisen bekannt machte und auch die Aufmerksamkeit der staatlichen Behörden erregte.

Zu jenen Zeiten waren auch die Handelsschiffe mehr oder minder gut bewaffnet, um sich feindlicher Kaper zu erwehren, und so auch das von de Ruiter. Unterwegs auf der Rückreise traf er zwei Dünkircher Kaper, die ein holländisches Schiff als Prise mit sich führten. Ohne sich lange zu besinnen, ging er mutig auf die Feinde los; ein paar Schüsse genügten, um sie in die Flucht zu jagen und den Holländer glücklich nach Hause zu bringen, um ihn seinen Eigentümern auszuliefern.

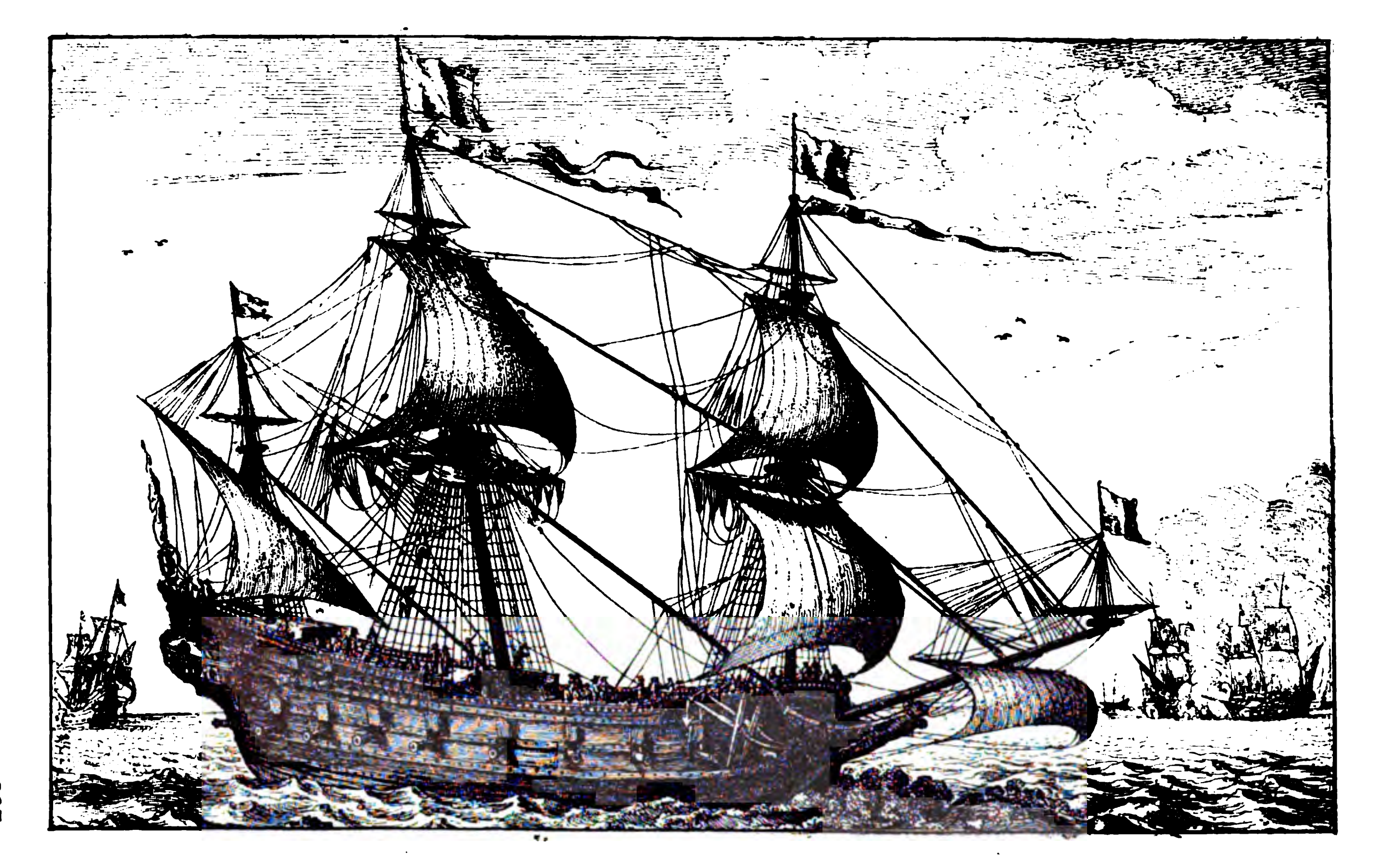
Auf seinen weiteren Reisen nach Brasilien und Westindien verfolgte er seine nautischen Studien mit größtem Eifer, korrigierte auf Grund astronomischer Beobachtungen die damals noch sehr mangelhaften Seekarten, stellte fest, daß auf diesen die Karaibischen Inseln nicht weniger als 130 Seemeilen zu weit westlich verzeichnet waren und erwies durch dergleichen der Schiffahrt im allgemeinen so großen Nutzen, daß sich die Regierung veranlaßt sah, einen so hervorragenden Mann in ihre Dienste zu ziehen.

Die Gelegenheit dazu bot sich bald. Im Jahre 1640 hatte sich Portugal vom spanischen Joche befreit und den Herzog von Braganza als Johann IV. zum Könige erwählt. Dadurch erwuchs den Niederländern in ihrem schweren Kampfe unerwartet ein Bundesgenosse und sie sandten eine Flotte von 20 Schiffen, um im Verein mit der portugiesischen gegen Spanien zu kreuzen. Den Oberbefehl erhielt Admiral Gysels; aber welchen guten Klang de Ruiters Name in den maßgebenden Kreisen schon haben mußte, ging daraus hervor, daß der Prinz von Oranien den bisherigen Kauffarteikapitän nicht nur in der Marine zum Kapitän zur See ernannte, sondern ihm auch die Stellung als fungierender Kontre-Admiral übertrug.

Wunderbarerweise war jedoch die versprochene portugiesische Flotte nirgends aufzufinden. Bald sollte sie hier, bald dort sein und es vergingen nicht weniger als 4 Monate unter vergeblichem Aufsuchen derselben, bis man endlich eines Nachts die Lichter einer Flotte entdeckte, die sich aber mit Tagwerden nicht als die portugiesische,

sondern als die spanische von 24 Schiffen herausstellte, die außerdem größer als die holländischen waren. Trotzdem griff Gysels sie mutig an und es wäre wohl den Spaniern schlecht gegangen, wenn eine Zahl holländischer Kapitäne nicht Mangel an Mut gezeigt und wenn sie de Ruiters Beispiel gefolgt wären. Dieser entwickelte auf seinem Schiffe „Hahn" und der ihm zugeteilten Nachhut einen so hohen Mut, Geistesgegenwart und meisterhaftes Manövrieren, daß er sich bei diesem ersten Kampfe als geborener Flottenführer zeigte, und es nur ihm zu danken war, wenn die niederländische Flotte einer schweren Niederlage entging. So büßte sie nur zwei Schiffe ein, während auch die Spanier zwei verloren und die Flucht ergreifen mußten. Obwohl sein Schiff so von Kugeln zerschossen wurde, daß er zweimal die Linie verlassen mußte, um es überzulegen und die Kugellöcher unter Wasser zu stopfen, griff er auf das tapferste zum drittenmale an und sein furchtbares Geschützfeuer führte hauptsächlich die Entscheidung herbei.

Gysels lief nach Lissabon ein, um seine Schiffe wieder gefechtsmäßig herzustellen und war nicht wenig empört, dort die so lange gesuchte portugiesische Flotte ruhig vor Anker liegend zu finden. Er beschloß infolge dessen nach Hause zu segeln, da offenbar hier abgekartetes Spiel vorlag und man den Holländern die Last des Krieges allein aufzubürden gedacht hatte. Durch die dringenden Bitten des Königs, der jedem Kapitän eine goldene Kette übersandte, ließ Gysels sich zwar bewegen, noch einige Wochen zu warten, bis die portugiesische Flotte kampffähig sei, als er jedoch wahrnahm, daß alles nur leere Versprechungen waren, ließ er sich nicht länger halten und kehrte im Januar 1642 heim. Nach diesen Erfahrungen wollten die Generalstaaten nichts weiteres von den Portugiesen wissen und stellten ihre Flotte außer Dienst. De Ruiter schied aus dem Kriegsdienste und übernahm als Kapitän wieder ein Kauffarteischiff, und zwar derselben Reederei, der auch die Seilerbahn gehörte, von der er damals als 11jähriger Knabe fortgejagt war. Als er Seemann geworden, hatte sie jedoch bald den wahren Wert des jungen Mannes erkannt, ihn zum Steuermann und Kapitän befördert und nahm ihn jetzt wieder mit großer Freude in ihre Dienste, in denen er 9 Jahre verblieb, um die verschiedensten Reisen zu machen.



De Ruiters Flaggschiff „Der Hahn“.

Mit dem westphälischen Frieden wurde die Unabhängigkeit der Niederlande endlich von Spanien anerkannt. De Ruiter erhielt die Nachricht, als er sich in Westindien befand. Sofort faßte der kühne Mann den Plan, daraus für sein Vaterland Nutzen zu ziehen, und nahm die von den Spaniern verlassene Insel Martinique für dasselbe in Besitz. Kurz darauf erschienen französische Schiffe mit derselben Absicht, und obwohl er sich mit seiner geringen Mannschaft nicht auf einen Kampf einlassen konnte, wußte er doch so geschickt und klug zu operieren, daß ein Vergleich über die Teilung zu stande kam und Holland dadurch in den Besitz einer wertvollen Kolonie gelangte. Er lieferte damit den Beweis, daß seine diplomatische Klugheit seinem unübertrefflichen Mute nicht nachstand.

Auf einer seiner Reisen wurde er von einem besser segelnden und größeren spanischen Schiffe zum Kampfe gezwungen. Er nahm ihn auf, führte ihn aber in so kräftiger Weise, daß der Feind nach kaum einer halben Stunde zum Sinken gebracht wurde und seine Besatzung nur mit Mühe durch de Ruiters Leute gerettet werden konnte. Es kennzeichnet so recht den wütenden Haß, den die Spanier gegen die Niederländer hegten, daß der Kapitän auf de Ruiters Frage, ob jene im entgegengesetzten Falle ebenso gehandelt haben würde, sehr unklug antwortete: „Ich würde Euch haben alle ertrinken lassen". Empört über eine solche Frechheit gab de Ruiter den Befehl, alle Spanier über Bord zu werfen, als der grausame Hochmut in das Gegenteil umschlug und der Kapitän in feiger Weise um sein Leben flehte, das ihm der gutmütige de Ruiter dann auch schenkte.

In ähnlich kühner Weise bekämpfte er auf einer anderen Reise nach Salé an der afrikanischen Küste siegreich fünf algierische Raubschiffe auf einmal, die ihm Abends den Weg nach Salê verlegten. Er machte sein gut bewaffnetes Schiff in der Nacht auf das sorgsamste gefechtbereit, wußte seinen Leuten denselben wagenden Mut einzuflößen, der ihn selbst beseelte, und steuerte mit Tagesanbruch unter vollen Segeln auf das führende Admiralschiff zu, um es aus unmittelbarer Nähe mit einer glatten Lage zu begrüßen. Dieser gewagte und völlig unerwartete Angriff erschreckte den Feind so, daß er unwillkürlich zurückwich, dabei aber durch ein in der Bestürzung falsch ausgeführtes Manöver mit seinem Hintermann so heftig zu-

sammenstieß, daß beide sich mit Raaen und Tauen ineinander verwickelten und längere Zeit gefechtsunfähig waren. De Ruiter gab beiden noch eine Breitseite, um dann ebenso verwegen auf den nächsten Algierer zuzusegeln, der aber sein Näherkommen gar nicht abwartete, so daß de Ruiter ohne einen Schuß zu erhalten unter die Festungswerke von Salé laufen konnte.

Derartige Gefahren häuften sich in jenen unruhigen Zeiten ungemein und er hatte eine Unzahl zu bestehen, aber es war gerade, als ob die Vorsehung ihn in besondern Schutz genommen hätte, um ihn für höhere Zwecke zu bewahren, denn man muß es fast als ein Wunder betrachten, daß er nicht nur aus allen seinen Kämpfen mit menschlichen Feinden, sondern auch aus denen mit der entfesselten Wut der Elemente stets unversehrt hervorging. So wurde er in den Westindischen Gewässern zu drei verschiedenen Malen von den dort oft so furchtbar auftretenden Orkanen überrascht. Das eine Mal war sein Schiff von 26, das andere Mal von 17 und das dritte Mal von 6 andern Fahrzeugen das einzige, was nicht scheiterte oder sank, und in anderen schweren Stürmen im biskaiischen Meerbusen hatte er ähnliches Glück.

Doch auch er ermüdete durch diese schweren und mit so großen Strapazen verbundenen Kämpfe trotz seiner Vorliebe für das Seeleben und machte 1650 seine letzte Reise, um fortan in Ruhe am Lande zu bleiben, da das von ihm erworbene Vermögen ausreichte, um ihm ein behagliches Leben zu sichern.

Er war bereits zweimal verheiratet gewesen. Seine erste Frau verlor er schon nach wenigen Monaten, aus seiner zweiten sehr glücklichen Ehe waren verschiedene Kinder herorgegangen, doch auch sie währte nur 14 Jahre und dieser Trauerfall trug wohl ebenfalls zu seinem Entschlusse bei, die Seefahrt aufzugeben, um sich der Erziehung seiner Kinder zu widmen. Durch Verheiratung mit der Witwe eines andern Kapitäns suchte er 1652 zum dritten Male sich eine Häuslichkeit zu begründen, jedoch war es ihm nicht vergönnt, dieselbe lange zu genießen. Noch im selben Jahre rief ihn sein Geschick auf das große Welttheater, auf dem er fortan eine so hervorragende Rolle zu spielen berufen war, die ihn nicht nur den größten Helden gleichstellte, sondern diese durch seine edlen Charaktereigenschaften weit überragen

ließ und ihm bei Freund und Feind ungeteilten Ruhm und neidlose Achtung erwarb.

Seit 1648 war die Unabhängigkeit der Niederlande allseitig anerkannt. Sie hatten sich eine hervorragende Stellung unter den europäischen Staaten errungen, wurden von ausgezeichneten Männern regiert, besaßen blühende Kolonien, einen ausgebreiteten und stets wachsenden Seehandel, der ihren Wohlstand täglich hob, eine starke Flotte und waren mit Deutschland, besonders eng aber mit dem protestantischen Brandenburg, verbündet.

So schien ihnen eine vielverheißende Zukunft erblühen zu sollen, aber Neid und Mißgunst Englands, das seine beanspruchte Meeresherrschaft durch den jungen aufstrebenden Staat bedroht glaubte, suchte eifrig nach einem Anlaß, dessen Aufschwung zu hemmen.

Das humane Eintreten der Republik für Karl I., um wenigstens dessen Leben zu retten, während alle andern europäischen Staaten sich gleichgiltig verhielten, erregte den Haß Englands nur noch in höherem Grade und der Krieg gegen die Niederlande war fortan beschlossene Sache. Die namentlich gegen letztere gerichtete Navigationsacte, welche fremden Schiffen den Handel mit England nahezu verbot, war der Beginn der Feindseligkeiten. Die Friedensbestrebungen der Niederlande wurden höhnisch zurückgewiesen. England beanspruchte nur um so herausfordernder die alleinige Meeresherrschaft und sogar das Recht der Untersuchung holländischer Kriegsschiffe, so daß der Krieg unvermeidlich wurde und schon ohne Kriegserklärung die beiderseitigen Flotten unter Admiral Blake und dem älteren Tromp unweit Dover in Kampf kamen. Er blieb zwar unentschieden, aber kostete den Niederländern zwei Schiffe, wenngleich es ehrenvoll genug für Tromp war, überhaupt sich mit den Engländern geschlagen zu haben, da er an Zahl der Schiffe schwächer und die englischen größer, mit stärkerer Artillerie bewaffnet und zahlreicher bemannt waren, als die seinigen. Stürme verhinderten ihn, zum zweiten Male eine Schlacht zu versuchen, da aber die Engländer einige hundert Fahrzeuge der unbeschützten holländischen Heringsflotte nahmen, richtete sich der Unwille des Volkes gegen Tromp, dem man die Schuld an dem Verluste gab.

Als daher die Generalstaaten sich gezwungen sahen, eine zweite Flotte in Dienst zu stellen, was jedoch sowohl aus Mangel an Schiffen

wie Mannschaften großen Schwierigkeiten begegnete, mußte man auch nach einem anderen Befehlshaber suchen, der sowohl das Vertrauen der Regierung wie des Volkes besaß und man erklärte sich einstimmig für de Ruiter.

Dieser zögerte, nicht etwa aus Mangel an Mut oder Besorgnis vor der Ueberlegenheit des Feindes — gegen eine solche Annahme schützte ihn sein ganzes Vorleben — sondern weil er trübe in die Zukunft sah. Mit dem Tode des Statthalters Wilhelm II., Prinzen von Oranien, der nur einen zweijährigen Sohn hinterließ, hatte die Republik kein Oberhaupt und wurde nur von den Generalstaaten regiert. Das gab Stoff zu Verwirrung; es bildeten sich zwei immer feindlicher gegen einander auftretende Parteien, die Orangisten und Nationalen, deren erstere einen neuen Statthalter verlangte, während die Nationalen die bestehende Regierungsform beibehalten wollten.

Diese Uneinigkeit des Volkes war die Ursache von Ruiters Weigerung und es bedurfte eines dringenden Appells an seine Vaterlandsliebe, um ihn schließlich zur Annahme des Postens zu bewegen.

Er erhielt den Befehl über 30 Schiffe und 6 Brander, um damit ein Convoy von 60 Schiffen durch den englischen Kanal zu geleiten. Sein Flaggschiff, der „Neptun", hatte nur 28 Geschütze und 124 Mann Besatzung. Außer zwei von der Ostindischen Kompagnie gestellten Schiffen von 40 Kanonen und 200 Mann Besatzung war es das größte und am stärksten bemannte seiner ganzen Flotte.

Die englische Flotte unter Ascue in Stärke von 40 Schiffen, von denen nicht weniger als vierzehn 50—60 Geschütze führten, erwartete ihn in der Nähe von Plymouth. Obwohl de Ruiter in jeder Beziehung so viel schwächer war und das Convoy seine Bewegung sehr hindern mußte, griff er sofort an. Seine Flotte hatte er in drei Geschwader geteilt, jedem derselben zwei Brander und ein Drittel der Kauffarteischiffe beigegeben.

Vor Beginn der Schlacht rief er die Kapitäne zusammen und forderte sie in seiner markigen Weise auf, „als Männer ihre Schuldigkeit zu thun und für das Vaterland sowie für die Freiheit des Meeres zu streiten".

Darnach erfolgte der Angriff und sehr bald gestaltete sich der Kampf sehr heiß und blutig. De Ruiter warf sich sogleich mit seiner

Abteilung auf das Centrum des Feindes und suchte Ascue auf. Leider wiederholte sich der Fall, wie schon damals unter Gysels an der spanischen Küste, daß ein Teil der Kapitäne der beiden übrigen Geschwader sich feige zurückhielt, ebenso wie es wegen des Windes, dessen Vorteil die Engländer hatten, unmöglich war, die Brander zur Wirksamkeit zu bringen. De Ruiter sah sich deshalb hauptsächlich auf die sieben Schiffe seines eigenen Geschwaders angewiesen, sah sich mitten unter den Feinden, hatte Angriffe von allen Seiten auszuhalten und befand sich in der schwierigsten Lage. Aber dies beugte seinen heroischen Mut ebensowenig, wie den seiner sieben Begleiter. Sie schlugen sich so außerordentlich gut und wußten von ihren Geschützen so furchtbaren Gebrauch zu machen, daß alle Tapferkeit der Engländer vergeblich war. Eines ihrer Schiffe wurde von den Holländern zum Sinken gebracht, ein zweites geriet in Brand, und um nicht größten Teils vernichtet zu werden, mußten sie die Flucht ergreifen. De Ruiter hatte glänzend gesiegt, keines seiner Schiffe auch nicht einmal vom Convoy eingebüßt.

Der Kapitän Douwe Ankes vom Schiff „Strauß" der Ostindischen Kompagnie zeichnete sich ganz besonders aus. Als er de Ruiter so hart bedrängt sah, segelte er in den dichtesten Haufen der Feinde, um den „Neptun" zu entsetzen, wurde aber so eng eingeschlossen, daß er weder vor- noch rückwärts konnte. Er bekam von allen Seiten Feuer, die Stengen stürzten von oben, die Segel flatterten zerrissen an den Raaen, das Unterschiff war durchlöchert, seine Mannschaft mehr als decimiert, als sich zwei große Engländer näherten, um ihn zu entern. Kaltblütig ließ er sie bis auf 30 Schritte herankommen, um ihnen dann eine glatte Lage zu geben. Der eine der Feinde lenkte sogleich ab, um aus dem Bereich eines so vernichtenden Feuers zu kommen, während den zweiten sein Schicksal ereilte und er fast sofort mit seiner Besatzung in die Fluten sank.

Schon glaubte sich Ankes aus seiner Not befreit, da kam ein Engländer mit vollen Segeln von hinten an. Die Enterhaken fielen, mit Siegesrufen sprangen die Feinde von ihrem hohen Schiffe auf das niedrige Deck des „Strauß" über die Enternetze fort. Die holländische Mannschaft glaubte sich verloren; so tapfer wie sie sich bis jetzt geschlagen, entsank ihr der Mut und sie begann unter Deck zu weichen.

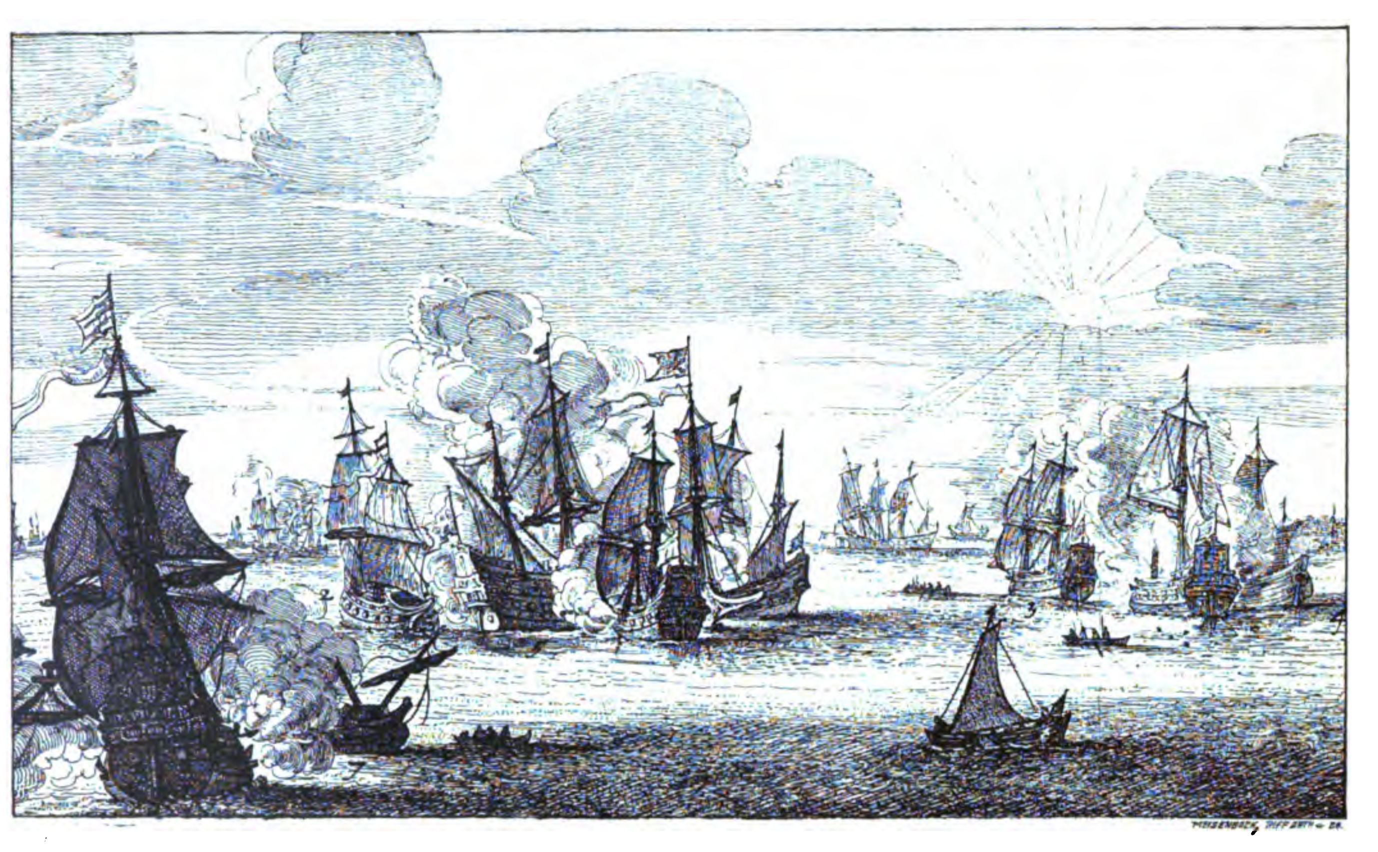
Da ergriff Ankes eine brennende Lunte, eilte damit unter die fliehenden Matrosen und rief ihnen zu: „Mut, Kinder! Ich werde Euch den Weg zeigen, und wenn wir nicht mehr widerstehen können, werde ich mit diesem Luntenstocke uns alle von der Gefangenschaft befreien. ‚Höre ich noch einmal ein Wort von Uebergabe‘, fügte er mit Donerworten hinzu ‚dann stecke ich die Lunte in das Pulver, so wahr mir Gott helfe‘!“

Die Drohung, deren Ernst die Mannschaft in dem Gesichte ihres Kapitäns las, wirkte wunderbar. Sofort kehrte sie sich wieder gegen die Feinde, aber nun flohen plötzlich diese. Jedenfalls hatten sie verstanden, was der Luntenstock auch für sie bedeute, und der Gedanke, im nächsten Augenblick in die Luft gesprengt zu werden, lieh ihnen Flügel. Entsetzt suchten sie ihr Schiff zu gewinnen, kappten die Enterhaken und entfernten sich so schleunig wie möglich von dem „Strauß“, dessen tapferer Kapitän jetzt freie Bahn bekam, um de Ruiter zu Hülfe zu eilen, dessen Schiff schrecklich zugerichtet war. Mit einbrechender Nacht machten sich die Engländer nordwärts aus dem Staube, nicht verfolgt von den Holländern, deren Schiffe zu sehr zerschossen waren, und die auch während der Nacht ihr versprengtes Convoy sammeln mußten, um es nicht in die Hände der Engländer fallen zu lassen.

Diese hatten 1100 Tote und Verwundete und drei Schiffe verloren, die Holländer kein Schiff und nur einige 60 Tote, was sich aus der verschiedenen Kampfweise erklärt, da jene hauptsächlich auf die Bemastung feuerten, um die Manöverierfähigkeit zu lähmen, diese dagegen den Rumpf zum Ziel nahmen, was auf feindlicher Seite mehr Menschen kostete.

De Ruiter selbst hatte nicht auf Sieg gerechnet; als die Engländer flohen, sagte der ebenso tapfere wie wahrhaft fromme Mann: „Der Sieg ist unausbleiblich, wenn Gott in seiner Gnade Mut verleiht. Wie offenbart sich in all diesem die göttliche Vorsehung, ohne daß wir uns Rechenschaft darüber geben können, welche Zwecke sie verfolgt.“

Während der Nacht ließ er so gut wie möglich die Schäden ausbessern, um wieder fertig zum Kampfe zu sein, aber am andern Morgen waren die Engländer kaum noch am nördlichen Horizont zu sehen. Er entsandte das jetzt gesicherte Convoy westwärts und kreuzte



Seeschlacht zwischen de Ruiter und Ascue bei Plymouth 1652.

noch einige Wochen im Kanal, bis er erfuhr, daß Admiral Blake mit 71 Schiffen ausgelaufen sei, um sich mit Ascue zu vereinigen. Gegen solche Uebermacht zu kämpfen wäre Widersinn gewesen und er ging deshalb nach der Küste von Flandern, wo endlich Tromps Flotte, die jedoch in de With einen andern Befehlshaber erhalten, zu ihm stieß, da er schon seit längerer Zeit dringend um Verstärkungen gebeten.

De With war ein tollkühner Draufgänger, aber zu einem guten Flottenführer fehlte ihm die nöthige Ruhe und Umsicht. Seine Flotte zählte 46 Schiffe, so daß die Holländer jetzt 76 Schiffe und 6 Brander stark waren. Er wollte nun sofort die Engländer angreifen, de Ruiter protestierte aber sehr scharf dagegen und verlangte zunächst die Aussonderung aller see- und kampfunfähigen Schiffe. Bei der Untersuchung stellte sich heraus, daß 10 Schiffe und alle Brander nach Hause geschickt werden mußten, so daß nur 64 gegen 66 von Blake übrig blieben und mit Bezug auf Größe und Artillerie letztere den Holländern eben so überlegen waren, wie in der Schlacht zwischen de Ruiter und Ascue. Erkannte dies doch auch der englische Geschichtsschreiber jener Zeit, Hume, ausdrücklich mit den Worten an: „Alle Erfolge der Engländer dankten diese ihren größeren Schiffen, ein Vorteil, den das Geschick und die Tapferkeit der holländischen Admirale nicht aufzuwiegen vermochten."

Wegen der vorgerückten Jahreszeit und der zu erwartenden Stürme riet de Ruiter von ernstlichen Unternehmungen ab, aber de With ließ sich nicht halten und beabsichtigte, die Engländer bei Ramsgate anzugreifen. Auf dem Wege dorthin sprengte aber ein schwerer Sturm die Schiffe auseinander und jetzt sahen sie am 7. Oktober auf einmal Blake in bester Ordnung und mit dem Vorteile des Windes so schnell auf sich zukommen, daß de With den Kapitänen nicht einmal mündliche Verhaltungsmaßregeln erteilen, sondern seine Befehle durch Avisojachten herumschicken mußte. Die Schlacht begann Nachmittags und dauerte bis zum Einbruche der Nacht, beschränkte sich aber wegen heftigen Windes nur auf Feuergefecht, da man bei solcher Witterung nicht entern konnte. Nachdem beide Flotten in geschlossener Linie zweimal möglichst nahe aneinander vorbeigefahren waren, gelang es de Ruiter, eine feindliche Abteilung abzuschneiden, und es kam zu Einzelgefechten, bei denen sowohl de With wie de Ruiter und ein

Teil der holländischen Kapitäne zwar eine außerordentliche Bravour an den Tag legten, aber auch durch die Ueberlegenheit der feindlichen Geschütze sehr litten. Ihre beiden Flaggschiffe wurden so zerschossen, daß sie kaum noch steuerfähig waren. De Ruiters Schiff zählte die meisten Toten und Verwundeten auf der Flotte — es war im heißesten Kampfe gewesen.

Wiederum zeigten sich einige holländische Kapitäne geradezu feig und es war nur zu verwundern, daß de With nicht eine große Niederlage erlitt und mit dem Verluste von zwei Schiffen davonkam. Während der Nacht blieben beide Flotten nahe zusammen und de With wollte den Kampf am andern Morgen wieder aufnehmen, aber de Ruiter erklärte sich entschieden dagegen. Die Engländer hatten während der Nacht eine Verstärkung von 11 Schiffen bekommen, von der holländischen Flotte aber 20 so sehr gelitten, daß das Mißverhältnis zu groß war und man sich nur einer vollständigen Niederlage aussetzte. Diesen Gründen konnte sich de With nicht verschließen und so segelte er nach der Maas zurück.

Der Seezug war verlaufen, wie de Ruiter gefürchtet, zwar ruhmvoll für ihn selbst, aber nachteilig für Holland. Die Flotte war zu schwach, die Parteizwiste beeinträchtigten die Einheit im Oberkommando der Seemacht, da der General-Admiral in der Person des früheren Statthalters fehlte und so ging alles verkehrt. Die dringenden Forderungen der Admirale wurden nicht oder nur teilweise, oder zu spät erfüllt und dadurch die ganze Kriegführung gelähmt.

Angesichts dieser Verhältnisse forderte de Ruiter seinen Abschied, da er nur größeres Unglück voraussah, was er nicht abwenden konnte, ließ sich auf eindringliche Bitten der Generalstaaten schließlich aber doch wieder zum Bleiben bewegen.

Es mußte notwendig ein großes Convoy von über 300 Schiffen durch den Kanal geleitet werden, sollte nicht der ganze Seehandel brach liegen, aus dem die Niederlande ihre Kraft schöpften und es wurde trotz der späten Jahreszeit nochmals eine Flotte zum Geleit ausgerüstet. De With hatte sich nicht bewährt, war durch seine brutale Strenge bei der Bevölkerung verhaßt und sie verlangte stürmisch seine Ersetzung durch Tromp, der wegen seiner Milde und Güte sowohl im Volke, wie auf der Flotte allgemein beliebt war, und unter dem



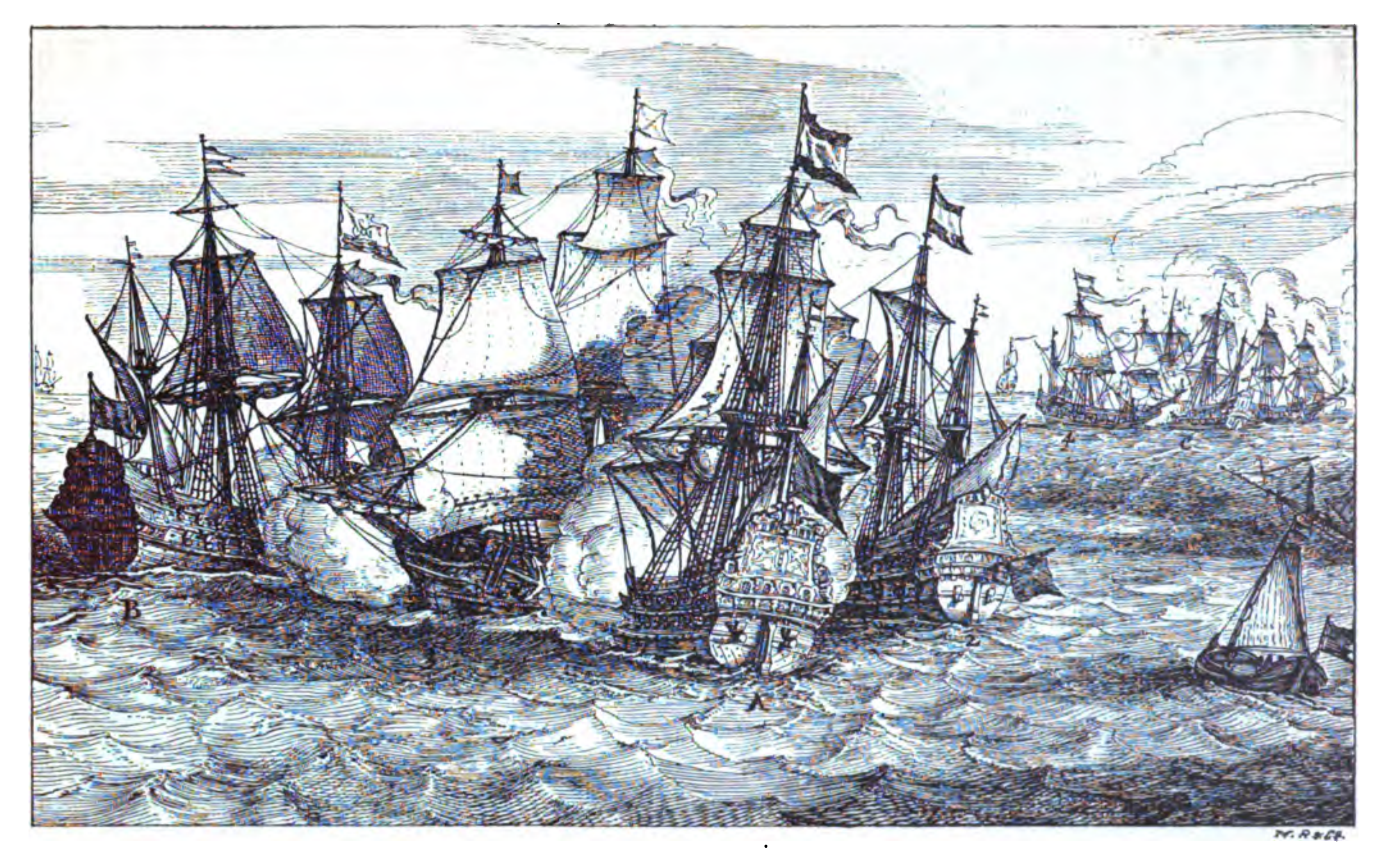
Admiral Tromp der Aeltere.

während des Unabhängigkeitskampfes letztere so oft siegreich gewesen war. Die Generalstaaten gaben dem Drängen nach und der Wechsel bestimmte auch wohl de Ruiter zum Bleiben, der zum Zweitkommandierenden ernannt wurde.

Tromps Flotte zählte 73 Schiffe außer den Brandern und kleinen Fahrzeugen, aber freilich bestand nur der geringere Teil aus wirklichen Kriegsschiffen, der größere aus gemieteten und notdürftig bewaffneten Kauffarteischiffen, so daß seitens der Admirale ebensoviel Mut, wie Vaterlandsliebe und Selbstverleugnung dazu gehörte, mit so fragwürdigem Material, mangelhaftem und teilweise unzuverlässigem Personal mitten im Winter gegen einen viel stärkeren Feind zu gehen, der außerdem sich seit Jahren sorgfältig auf den Krieg vorbereitet hatte. Wahrlich, es mußten wahrhafte Helden sein, die es wagten und ihr Vaterland konnte ihnen für eine solche Hingebung nicht genug Dank wissen.

Am 6. Dezember lief Tromp aus. Wenn man bedenkt, was es bedeutet, eine Flotte von über 400 Segeln in solcher Jahreszeit durch unsere gefährlichen und stürmischen Gewässer zu führen, sie in Ordnung zu halten und dabei jeden Augenblick eines feindlichen Angriffs gewärtig zu sein, so zwingt uns das die größte Bewunderung und Hochachtung vor den Männern ab, die es unternahmen und glänzend durchführten.

Am 10. Dezember sah Tromp die englische Flotte unter Blake in der Nähe von Dover und griff sie an. Einige Stunden beschoß man sich gegenseitig aus ziemlich weiter Entfernung. Die beiden Flotten liefen längs der Küste; da die englische jedoch das Vorgebirge Singels nicht abwettern konnte, gelang es Comp, sich ihr zu nähern und auf seinem Schiffe „Brederode" mit Blake auf Pistolenschußweite Breitseiten zu wechseln. Zwei in Blakes Nähe befindliche Schiffe, der „Rosario" und die „Bonaventura" warfen sich auf die „Brederode". Ihre Kapitäne hatten Blake gelobt, letztere entweder zu nehmen oder in den Grund zu bohren, doch es trat das Gegenteil ein. Tromp rammte den „Rosario" mit solcher Gewalt an, daß er sein Bugspriet brach und eine Zeitlang manövrierunfähig wurde. Dies benutzte die „Bonaventurq", um sich quer von ihn zu legen und ihn zu enfilieren, was mörderisch wirkte. Die Lage gestaltete sich sehr kritisch, doch Tromps Ruf: „Kinder, jetzt heißt es, wir oder die Feinde. Hurrah,



Seeschlacht zwischen Tromp und Blake bei Dover 1653.

drauf und Jeder thue seine Schuldigkeit!" elektrisierte die Mannschaft. Sie sprang auf den „Rosario" über, und ein schreckliches Gemetzel begann. Ein kühner holländischer Matrose enterte in den Top, riß die englische Flagge herunter und pflanzte dafür die Oranische auf: Das endete den blutigen Kampf; 60 Tote und unter ihnen der Kapitän des „Rosario" lagen auf dem Deck und das Schiff war genommen.

Aber Tromp war dadurch noch nicht besser daran. Wenn auch de Ruiter Blake hart zusetzte, war er ringsum eingeschlossen, die „Bonaventura" sandte noch immer Kartätschlagen längs seines Decks und er konnte nur an seine Verteidigung denken. Da kam Admiral Evertzen, der Befehlshaber der Nachhut, ihm zu Hilfe. Er legte sich der „Bonaventura" längsseit, enterte und nahm sie nach kurzem blutigen Kampfe, wodurch Tromp Luft bekam und andere Bedränger in die Flucht schlug. De Ruiter hatte aber inzwischen mit seinem Geschwader auch Blake und dessen Genossen so zusammengeschossen, daß sie, um nicht genommen zu werden, sich schleunigst zurückziehen und in die Themse retten mußten. Durch die Windverhältnisse verhindert, konnte leider ein Teil der Holländer nur in geringem Maße sich am Kampfe beteiligen, sonst wäre die Niederlage der Engländer vernichtend geworden. Immerhin hatte Tromp gesiegt und kein Schiff verloren, während Blake zwei Schiffe und einen großen Menschenverlust erlitten hatte, und am nächsten Tage noch zwei zurückgebliebene Engländer erobert wurden.

Blake mußte sich vorläufig in der Themse halten; Tromp geleitetete sein Convoy unbehelligt bis zum Biskaiischen Meerbusen, fand dort bei der Insel Ré, dem Rendezvous der aus dem Mittelmeer heimkehrenden Schiffe ein ebenso großes und brachte es glücklich nach Holland.

Die drei Befehlshaber Tromp, de Ruiter und Evertzen hatten sich mit Ruhm bedeckt, aber leider wandte sich in diesem für die Niederlande so verhängnisvollem Kriege das Glück trotz aller Tapferkeit.

Anfangs Februar 1653 ging Tromp wieder mit 70 Schiffen in See. Seine Flotte war diesmal zwar etwas besser ausgerüstet, aber immer noch nicht so gut wie die englische, die überdem zehn Schiffe

mehr zählte. So lange Tromp allein im Kanal kreuzte, hielt Blake sich weislich in Plymouth, als jener dann jedoch ein Convoy von 250 Schiffen geleitete, das seine Bewegungen lähmen mußte, kam es am 28. Februar bei Portland zu einer dreitägigen Schlacht, die ungemein reich an tragischen wie heroischen Momenten war und deren genauere Schilderung uns ein zeitgenössischer Schriftsteller, Gerhardt Brand, hinterlassen hat.

Tromp begann den Kampf, rückte Blake ganz nahe auf den Leib und gab ihm durch geschicktes Manövrieren kurz nacheinander auf Pistolenschußweite drei Breitseiten, die ihn so zurichteten, daß er fernerhin nur noch aus vorsichtiger Entfernung schoß. De Ruiter griff mit seinem 36 Geschütze führenden Flaggschiffe „Lamm“ einen großen Engländer, die „Prosperity“ an und suchte ihn zu entern, da dessen schweres Kaliber ihm großen Schaden zufügte. Die Engländer schlugen seine Leute zurück, da aber rief er diesen zu: „Nein, Kinder, so geht das nicht, einmal geentert, heißt auch genommen, also vorwärts wieder hinein!“

Nun stürmten sie zum zweiten Male mit solchem Elan, daß das Schiff in wenigen Minuten genommen war. Doch während dem hatten mehrere Engländer ihn eng eingeschlossen und er wäre verloren gewesen, wenn Evertzen nicht mit einigen Schiffen zu Hilfe gekommen wäre; doch die „Prosperity“ wurde zurückerobert.

Danach geriet de Ruiter mit zwei Schiffen seines Geschwaders mit sieben schweren englischen, unter ihnen dem des Admiral Penn, in Kampf. Dieser sank, ein zweiter wurde entmastet, die übrigen flohen, doch statt ihrer kamen fünf andere, die noch nicht im Gefecht gewesen waren. Gegen diese verteidigte er sich bis zum Abend und ohne Unterstützung so, daß sie keine Vorteile über ihn errangen.

Tromp durchbrach mehrfach die feindliche Flotte und jagte sie nach allen Richtungen auseinander. Das Meer war mit Masten, Segeln und Trümmern bedeckt. So oft die Engländer zu entern versuchten, wurden sie zurückgeschlagen oder die Besiegten sprengten sich mit den tötlich gehaßten Siegern in die Luft. Auf den blutig gefärbten Fluten wogten Hunderte von Leichen, aber dies furchtbare Schauspiel fachte die Kampfeswut nur noch mehr an.

Einer von de Ruiters tapfern Gefährten, Kapitän Kruik vom



Die letzten vom „Strauß“.

„Strauß“, schlug sich stundenlang gegen mehrere Engländer. Einen von ihnen bohrte er in den Grund und wehrte sich gegen die übrigen bis auf den letzten Mann. Ohne Masten, total wrack und steuerlos auf den Fluten dahintreibend, furchtbar zerschossen, strich er dennoch nicht die Flagge, und Windstille hinderte Tromp, ihm zu Hilfe zu eilen.

Als schließlich nur noch ein bis zwei Geschütze feuerten, wagten die Engländer die Enterung, aber sie fanden keinen Widerstand. Nur Tote und Verwundete füllten das Deck und letzteres schwamm buchstäblich in Blut. Außer dem Kapitän lagen 80 Leichen auf dem Deck und von 40 Schiedamer Matrosen, sämtlich unter 20 Jahren, waren noch drei lebend, aber auch schwer verwundet. Wahrlich, eine so heldenmütige Verteidigung erinnerte an die 300 von Theben und verriet antike Größe.

Trotzdem begannen die Engländer die Plünderung, höhere Gewalt gebot aber ihrer Rohheit Halt. Das Schiff sank zusehends, sie flohen schnell von Bord, bald schlugen die Wogen zusammen und betteten die Tapfern auf dem Meeresgrunde.

Andere tragische Scenen spielten sich an verschiedenen Orten des Schlachtfeldes ab. Kapitän Poort kämpfte mit drei englischen Schiffen. Er bohrte das größte in den Grund, doch er wurde von den übrigen so zerschossen, daß er dem in der Nähe befindlichen Kapitän Sweers ein Hilfesignal machen mußte. Dieser kam sofort und legte sich vor seinen Bug, während sich zwei Engländer von beiden Seiten näherten, um ihn zu entern. Hiebei verwickelten sich alle 4 Schiffe mit der Takelage so ineinander, daß sie nur ein einziges Chaos von Tauwerk, Masten, Raaen und Segeln bildeten.

Da neigte sich Poort's Schiff und sank, aber es nahm einen der Engländer mit sich und beide verschwanden in der dunkeln Tiefe. Nur einen kleinen Teil der Ertrinkenden konnte Sweers retten, Poort war von einer Kanonenkugel in Stücke gerissen, er starb mit dem Säbel in der Faust und sein letztes Wort war eine Ermutigung der Seinen.

Sweers beschoß nun den übrig bleibenden Engländer in dessen Wasserlinie auf furchtbare Weise. Nach wenigen Minuten waren gewaltige Breschen in die Bordwände gerissen, rauschend drangen die

Wasser ein, oben in den Lüften hörte man das Krachen und Brechen der ineinander verwickelten Raaen und Stengen, während das feindliche Schiff schnell tiefer sank — ein gellender Angstschrei der dem Untergange geweihten Mannschaft rang sich empor und übertönte den Schlachtendonner — dann schloß sich auch über diesem Totenopfer das wogende Meer.

Triumphierend schauten die Holländer auf die leere Stätte, wo ihr grimmer Feind verschwunden — der heldenmütige Poort war glänzend gerächt.

Doch der Triumph währte nur kurze Zeit. Vier andere Engländer segeln auf Sweers zu; ihr Kreuzfeuer wirkt vernichtend. Trotz tapferster Verteidigung sinkt ihm sein Schiff unter den Füßen fort, wenngleich er sich mit dem größten Teile seiner Besatzung auf den nächsten Engländer retten kann.

An solchen heldenmütigen Einzelkämpfen war der Schlachttag überreich und Tromp wie de Ruiter durften heute mit Stolz auf die meisten ihrer Untergebenen schauen; sie thaten ihre Pflicht und viele weit mehr als das, wenngleich es leider auch wieder an Feiglingen nicht fehlte. Gegen 4 Uhr nachmittags machte Tromp die niederdrückende Wahrnehmung, daß 26 seiner Schiffe, den guten Wind benutzend, sich dem Kampfe entzogen und sich englische Fregatten auf die Kauffarteischiffe warfen. Ihnen schnell folgend, schlug er sie jedoch in die Flucht und schützte das Convoy.

Mit Dunkelheit endete der Kampf, um jedoch am andern Tage neu zu beginnen, während in der Nacht die Schäden so gut wie möglich ausgebessert wurden. De Ruiters Schiff hatte so gelitten, daß es kaum noch ein Segel führen konnte. Von seiner 180 Köpfe zählenden Besatzung waren 30 tot und 90 verwundet.

Am andern Morgen griffen die Engländer in der Nähe der Insel Wight an. Tromp hatte alle Kapitäne in den eindringlichsten Worten an ihre Pflicht gemahnt und diesmal blieben sie nicht wirkungslos. Zur Deckung des Convoy bildete er einen Halbmond. Sechsmal suchte der Feind die Linie im Laufe des Tages zu durchbrechen, um ebenso oft zurückgeschlagen zu werden, und die Kapitäne, die tagszuvor gefehlt, sühnten heute ihre Schuld durch umso größere Tapferkeit. Enterung wagten diesmal die Engländer nicht, sondern

suchten ihre Gegner durch Geschützfeuer zu entmasten und richteten sie dasselbe hauptsächlich auf Tromp, der sich dessen kaum zu erwehren vermochte.

De Ruiter eilte ihm zu Hilfe, geriet aber zwischen solche Uebermacht, daß er sein Schiff bald nicht mehr manövrieren konnte und er sich durch ein anderes Schiff bugsieren lassen mußte. Die Lage wurde dadurch noch kritischer, daß die Kauffahrer den Befehlen Tromps nicht nachkamen und die Folge war, daß zwölf von ihnen und zwei Kriegsschiffe, letztere nach heftigster Gegenwehr, genommen wurden.

Die Schlacht dauerte wieder bis zur Nacht; dann geriet ein englisches Schiff in Brand und beide Flotten trennten sich für die Nacht, um am andern Morgen den Kampf wieder aufzunehmen.

Ein großer Teil von Tromps Schiffen hatte die Munition verschossen, trotzdem schlug er sich mit den übrigen während des ganzen Tages mit größter Bravour. Leider hinderten ihn die Kauffahrer sehr; anstatt, wie er befohlen, ostwärts zu fliehen, während die Flotte die Engländer aufhielt, flüchteten sie vielfach unter den Schutz der Kanonen der Kriegsschiffe und lähmten dadurch deren Bewegungen, infolgedessen eine größere Zahl gekapert wurde. Nach Sonnenuntergang versuchte Blake noch einen Hauptangriff auf Tromp; als er aber sah, daß dieser ihn festen Fußes erwartete, und nicht an Fliehen dachte, gab er es auf, steuerte auf die englische Küste und Tromp in die Nordsee.

Die Engländer waren Sieger geblieben. Den Holländern waren 5 Kriegsschiffe in den Grund gebohrt oder verbrannt, 4 andere und 30 Handelsschiffe genommen. Acht Kapitäne waren gefallen, der Verlust an Toten betrug 800. Von den Engländern waren 6 gesunken, aber keines von ihren Gegnern genommen, dagegen hatten sie 2000 Tote und darunter ebenfalls 8 Kapitäne.

Nach der Rückkehr wurden Tromp und de Ruiter zwar für ihren Heldenmut mit den größten Ehrenbezeugungen bedacht, aber das konnte sie nicht über den Umstand forttäuschen, daß ihre Flotte der englischen nicht gewachsen war und eine Fortsetzung des Krieges nur Unglück über ihr Vaterland bringen würde.

Eine Friedensvermittlung anderer Mächte scheiterte an Cromwells festem Willen, die Niederlande zu zermalmen. Er brachte seine

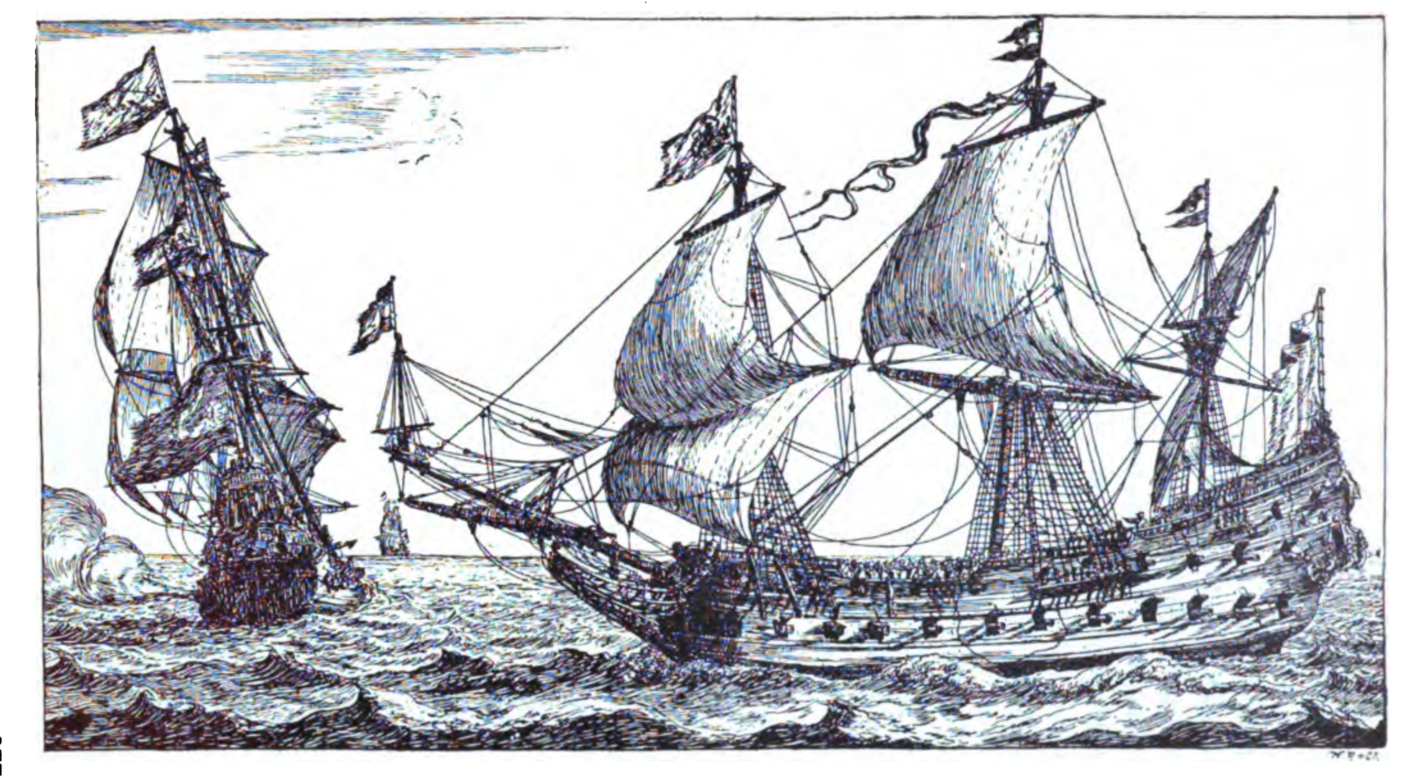
Flotte auf 105 Schiffe mit 3880 Geschützen und 16,000 Mann, die auf das beste ausgerüstet wurden. Die Niederlande hatten zwar ebensoviel Schiffe, aber ihre Beschaffenheit war bedeutend geringer. Tromp protestierte energisch, aber vergebens.

Die Generalstaten standen zu sehr unter dem Einfluß der Parteien; Unverstand und Eigennutz machten sich breit, es fehlte an Willenseinheit und Kraft und an dieser Zerfahrenheit drohte der Staat zu Grunde zu gehen. Trotzdem verlangten sie, daß Tromp schleunigst wieder in See ginge. Er sowohl wie de Ruiter erklärten schriftlich, sie würden zwar gehorchen, aber ohne jeden Enthusiasmus und ebensowenig könnten sie die Verantwortung für die aus solchen Verhältnissen notwendig sich ergebenden Unfälle und Verluste übernehmen.

Trotzdem erhielt Tromp die Ordre, ein Convoy von 300 Schiffen Norden um England zu geleiten und ein aus dem Mittelmeer kommendes zurückzuführen. General Monk hatte unter Beirat des Admiral Deane den Oberbefehl der englischen Flotte erhalten und steuerte auf die holländische Küste zu, um Tromp abzuschneiden. Er kam jedoch einen Tag zu spät; Tromp war ausgelaufen und ebenso segelten auf dem Rückwege beide Flotten aneinander vorbei, ohne sich zu sehen, so daß alle Handelsschiffe ungefährdet ihre Bestimmung erreichten, worüber große Freude im Lande herrschte.

Dann ging Tromp nach dem englischen Kanal um Monk aufzusuchen. Er traf ihn am 12. Juni auf der Höhe von Nieuport und es standen 95 Engländer gegen 98 Holländer, jene jedoch, wie immer stärker und größer als diese. Die Engländer hatten den Vorteil des Windes und beide Flotten hatten Linie gebildet. Gegen 11 Uhr vormittags entbrannte der Kampf, in besonderer Heftigkeit aber zwischen de Ruiter und dem englischen Kontreadmiral Lawson, dem ersterer durch geschicktes Manövrieren den Wind abgewonnen, mit solcher Heftigkeit, daß de Ruiter fast seine ganze Munition verschoß. Tromp eilte ihm zu Hilfe, doch warf sich Monk ihm entgegen; eine versuchte Enterung von dessen Admiralschiff wurde von den Engländern abgeschlagen und das Feuergefecht begann wieder mit erneuter Wut.

Die Holländer suchten die durch eine Windveränderung vom Gros abgekommene englische Nachhut abzuschneiden und gingen zu



Holländische Fregatten.

diesem Zwecke mitten durch die englische Flotte. Ein furchtbares Melée war die Folge; eine Wolke von Rauch und Feuer hüllte beide Flotten ein, man unterschied weder Freund noch Feind. Ueberall herrschte Verwirrung und die Schiffe segelten sich gegenseitig an, aber trotz des schrecklichen Chaos gelang es den Holländern, die Feinde eine Zeit lang in die Flucht zu schlagen. Angesichts der regellosen Verfassung der Gegner sammelten sie sich jedoch wieder, das Gefecht begann von neuem, und es wurde bis zum Dunkelwerden, wenngleich ohne Entscheidung, gekämpft.

Am andern Morgen stellte es sich heraus, daß die meisten holländischen Schiffe nur noch wenig Munition hatten, da trotz ernstester Vorstellungen seitens Tromps von den kurzsichtigen Generalstaaten keine Munitionsschiffe mitgegeben waren. Die Engländer waren ihm jedoch so nah, daß sich einem Kampfe nicht mehr ausweichen ließ und Tromp beschloß sein Leben so teuer wie möglich zu verkaufen. Er befahl den Rückzug und deckte ihn mit de Ruiter und Vize-Admiral de With. Die in der Nacht noch um 18 Schiffe verstärkten Engländer griffen mit großem Ungestüm an und brachten die holländische Nachhut in solche Unordnung, daß sie fünf Schiffe nahmen oder in den Grund bohrten. Tromp sah das Schlimmste kommen und suchte durch einen gewagten Coup die Feinde einzuschüchtern. Trotz furchtbaren Feuers legte er sich dem englischen Vize-Admiral Penn an Bord, enterte und machte sich zum Herrn von dessen Oberdeck. Da kamen aber nicht weniger als 13 englische Schiffe auf ihn zu. Zwei von ihnen enterten ihn und warfen eine solche Masse Menschen auf das Deck, daß Widerstand unmöglich war. Aber an Ergebung dachte der heroische Mann nicht; seinen unter Deck geflüchteten Mannschaften befahl er, sich vorn und hinten in den äußersten Enden des Schiffes zu bergen, ließ einige Pulverfässer ins Zwischendeck bringen und zündete sie mit einer langen Zündschnur eigenhändig in dem Augenblick an, als die Feinde durch die nicht mehr verteidigten Luken nach unten zu dringen suchten. Eine furchtbare Explosion erfolgte, die einen großen Teil des Oberdecks mit den darauf befindlichen Feinden emporschleuderte; der bereits zerschossene Großmast stürzte mit verschiedenen Stengen der andern Masten von oben, erschlug eine Menge Engländer und die Uebrigbleibenden sprangen in tötlichem Schrecken über Bord.

Seine Mannschaften hatten dank seiner Vorsichtsmaßregeln nicht gelitten, aber nun brannte sein Schiff und wenn es auch gelang, das Feuer zu löschen, kamen wieder von allen Seiten Engländer auf ihn zu und er wäre verloren gewesen, wenn nicht seine treuen Waffenbrüder de Ruiter und de With mit ununterbrochenen glatten Lagen sich durch die Feinde einen Weg gebahnt und ihn entsetzt hätten. Sein entmastetes Schiff wurde ins Schlepptau genommen und der Rückzug angetreten.

Die Engländer bohrten zwar noch drei Schiffe in den Grund, aber die Admirale de Ruiter, de With und Evertzen deckten so meisterhaft den Rückzug, daß größeren Verlusten vorgebeugt wurde und der furchtbare Kampf eine Stunde nach Sonnenuntergang endete.

Die Holländer ankerten bei Ostende, nahmen aber andern Morgens das Gefecht nicht wieder auf, da ihre Schiffe zu sehr zerschossen waren und zogen sich hinter die Sandbänke vor der Maasmündung zurück. Den Engländern war der Sieg geblieben, sie hatten 6, die Holländer 8 Schiffe verloren, aber nun wurden diese auch von der feindlichen Flotte blockiert.

Dies und das Brachliegen des Seehandels erregte den Parteistreit zwischen Orangisten und Nationalen aufs neue in heftigster Weise und es kam in verschiedenen Städten zu den blutigsten Exzessen. Erstere schrieben alles Unglück der Nichtbesetzung des Statthalterpostens zu und die Generalstaaten konnten nur mit großer Mühe ihre Autorität aufrecht erhalten.

Sie versuchten zwar zur Beschwichtigung der Bevölkerung Tromp und seine Unterführer nach notdürftiger Ausbesserung der Schiffe zum abermaligen Auslaufen zu bewegen, aber begegneten diesmal einer entschiedenen öffentlichen Weigerung, da eine wiederholte Kriegführung unter den bisherigen Verhältnissen nur den gänzlichen Ruin der Flotte und Schmach für die Führer und das Land zur Folge haben würde. Diese männliche Sprache der Admirale, die sonst unübertrefflichen Heldenmut bewiesen, verfehlte nicht ihren Eindruck, aber trotzdem wäre die Sache kritisch geworden, wenn nicht der vor kurzem zum Ratspensionär (Minister des Auswärtigen) ernannte Johann de Witt, ein Mann von unbeugsamer Energie, aber doch von verbindlichen Formen und gewaltiger Beredsamkeit, überhaupt der größte Staatsmann Hol-

lands, es verstanden hätte, das Volk zu beruhigen, den drohenden Bürgerkrieg abzuwenden und die Einigkeit in den Generalstaaten herzustellen. Er hatte erkannt, daß Hollands Rettung allein in seiner Seemächtigkeit liege, trat auf die Seite der Admirale und nun wurde mit aller Macht an der Verstärkung der Flotte gearbeitet. Allein dreißig neue Kriegsschiffe, an Größe den englischen ungefähr gleich, wurden gebaut, Fahrzeuge für Proviant, Wasser, Munition und Materialreserve, die früher gefehlt, der Flotte beigegeben, und um gute und zahlreiche Mannschaften heranzuziehen, sehr hohe Belohnungen für Eroberung von feindlichen Schiffen und sonstige hervorragende Thaten ausgesetzt, während andrerseits schärfste Strafgesetze gegen Kapitäne und Offiziere erlassen wurden, die ihre Pflicht verletzten; ihnen drohte ohne Gnade der Tod.

Nach Verlauf einiger Monate war die Flotte hergestellt und ungefähr in gleicher Stärke wie die englische von 120 Schiffen, aber erstere war getrennt. Tromp, de Ruiter und Evertzen lagen mit 85 Schiffen in Seeland, de With mit dem Rest im Texel und Monk blockierte den letzteren, um eine Vereinigung beider Abteilungen zu verhindern und sie einzeln zu schlagen.

Trotzdem lief Tromp am 7. August aus und griff die Engländer am 8. an. Man kämpfte scharf bis nach Sonnenuntergang wenn auch ohne Entscheidung und Schiffe wurden nicht eingebüßt. Doch Tromp hatte die Ueberzeugung gewonnen, daß er sich diesmal ganz anders auf Personal und Material verlassen könne als sonst, und in einem Berichte an die Generalstaaten sprach er die Ueberzeugung aus, daß, wenn es de With gelänge, sich mit ihm zu vereinigen, er die Engländer von der Küste vertreiben würde.

Heftiger Wind hinderte andern Morgens die Erneuerung des Kampfes, doch erleichterte dieser Umstand das Auslaufen de Withs. Wie bereits erwähnt, war dieser, da ihm die Eigenschaften fehlten, eine große Flotte zu führen, ein Jahr zuvor durch Tromp im Oberkommando ersetzt. Bald darauf war er als dritter Befehlshaber wieder einberufen, hatte willig und ohne Bitterkeit gehorcht und sich in allen Kämpfen auf das Bravste geschlagen.

Jetzt zeigte er, was für ein außerordentlich tüchtiger Seemann er war und gab zugleich einen glänzenden Beweis seines Patriotismus.

Am 8. August war der Kanonendonner bei Katwyk an sein Ohr geschlagen. Er wußte, wie sehnsüchtig Tromp auf ihn wartete, von seiner Hilfe vielleicht alles für sein geliebtes Vaterland abhing, und zögerte keinen Augenblick, sie zu bringen.

Es war stockfinstere Nacht, Wind und Strömung günstig, und er beschloß sofort auszulaufen. Wie immer in Kriegszeiten waren alle Seezeichen aus dem schwierigen Fahrwasser der Schelde entfernt, aber der kühne de With wußte Rat. Alle verfügbaren Lotsen wurden aufgeboten; 40 kleine von Fackeln erleuchtete Fahrzeuge legten sich an alle gefährlichen Stellen des zwei Meilen langen gewundenen Fahrwassers und von ihnen sicher geführt, glitt die Flotte geräuschlos mit dem helfenden Strome unter kleinen Segeln dahin, um ungefährdet die Nordsee zu erreichen. Als das hinterste Schiff das letzte Fackelboot glücklich passiert hatte, da wich die tötliche Spannung von den Gemütern und die gepreßte Brust atmete frei auf. Das großartige Wagestück war gelungen und die Flotte durchschnitt mit dem stark auffrischenden Winde unter allen Segeln schnell die in grünlichem Schimmer leuchtenden Fluten, um ihren Kurs nach der Gegend zu richten, wo abends zuvor Kanonendonner die Waffengefährten gerufen.

Am andern Morgen erfolgte zum größten Staunen der Engländer die Vereinigung der jetzt 114 Segel starken Flotten, doch schienen jene wegen des heftigen Windes die Schlacht nicht annehmen zu wollen und steuerten, von den Holländern gefolgt nordöstlich. Erst am 10. Morgen trafen die Gegner bei gutem Wetter auf der Höhe von Scheweningen zusammen.

De Ruiter führte die Vorhut, Tromp und Evertzen das Centrum, de With und Floriszoon die Nachhut. In bester Ordnung und voll Mut brach die gesamte holländische Flotte durch die feindliche. Gleich beim ersten Anprall verloren die Engländer zwei Schiffe und das von Monk mußte sich vollständig zerschossen aus der Linie bugsieren lassen, dann wendeten die Holländer und brachen zum zweitenmale durch. Die beiden ausgezeichnet geführten Stöße hatten die Engländer so in das Wanken gebracht, daß der Sieg sich auf Seite der Holländer neigte, da wurden diese plötzlich von einem schweren Schlage getroffen.

Die Admiräle waren eben mit Ordnung ihrer Geschwader beschäftigt, als ein Signal sie an Bord vor Tromps Flaggschiff berief.

Zu ihrer größten Bestürzung fanden sie ihn dort als Leiche. Eine Flintenkugel durch die Brust hatte den tapfern Helden, dem sein Vaterland so viel verdankte, niedergestreckt und er war nach wenigen Minuten verschieden. „Mit mir ist es vorbei, Mut, Mut, meine Kinder!" Das waren die letzten Worte des großen Mannes.



Die Admirale an Tromps Leiche.

Tief erschüttert stand de Ruiter vor der Hülle des von ihm so hoch verehrten Vorgesetzten. „Oh, hätte es Gott gefallen, daß ich an seiner Stelle läge", rief er schmerzbewegt aus, „wie viel mehr war er dem Vaterlande wert, als ich!"

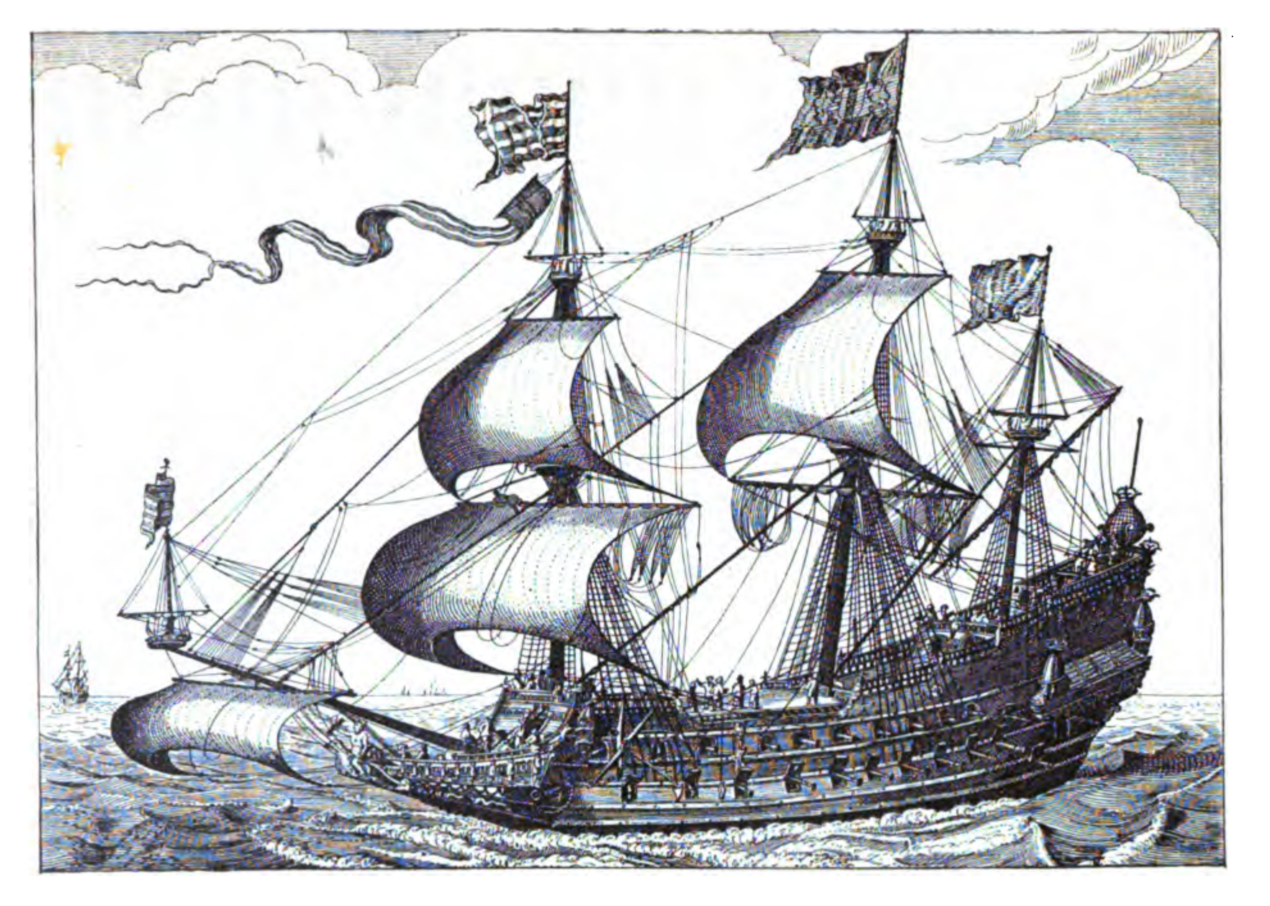
Doch es war keine Zeit, sich der Trauer hinzugeben; Evertzen übernahm den Oberbefehl und zum dritten Male stürmte die Flotte

auf die Feinde ein. De Ruiter auf seinem Schiffe „Lamm" drang in den dichtesten Haufen der Feinde und sein unwiderstehliches Geschützfeuer bahnte ihm den Weg. Niemand wagte ihn zu entern, aber alle richteten ihr Feuer auf ihn. Er wurde furchtbar zerschossen und als er nach dem Durchbruch auf der andern Seite ankam, hatte er die Hälfte seiner Mannschaft eingebüßt. Auch sein Ruder war zerschmettert und das Schiff lag hilflos, so daß er sich von einem der wenigen Schiffe seines Geschwaders, die ihm hatten folgen können, nach der Maas schleppen lassen mußte. Admiral Evertzen traf ein ähnliches Geschick, allmählich kamen die Engländer in Vorteil, aber de With und Floriszoon schlugen sich bis spät in die Nacht so gewaltig, daß keine Entscheidung herbeigeführt wurde und sich beide Flotten vollständig erschöpft trennten, um sich in ihre Häfen zurückzuziehen.

Beide schrieben sich den Sieg zu, doch hatten die Holländer die größeren Verluste, zehn Schiffe und 700 Gefangene von ihren sinkenden Schiffen. Die Engländer hatten 8 Schiffe eingebüßt, die Zahl der Toten und Verwundeten, 15—1600, war auf beiden Seiten ungefähr gleich. Dennoch konnten erstere sich den strategischen Sieg zuschreiben, denn Monks Flotte war so arg mitgenommen, daß er sich schleunigst nach England begeben und die Blockade aufheben mußte.

Tromps Tod, der sein den Generalstaaten gegebenes Versprechen mit dem Leben eingelöst, wurde im ganzen Lande, aber namentlich auf der Flotte, auf der er wie ein Vater geliebt war, auf das tiefste betrauert, während andererseits der Rückzug der Engländer große Freude verursachte. Mit seltener Energie wurden 40 Schiffe wieder see- und gefechtsmäßig gemacht und liefen schon am 10. September unter de With und de Ruiter als Geleit eines Convoys von 400 Handelsschiffen aus, ohne daß die Engländer trotz ihrer glänzenden Siegesbulletins es wagten, sie zu hindern.

Trotzdem erkannte der Ratspensionär, daß eine Fortsetzung des Krieges für Holland, das in den letzten zwei Jahren über 1500 Schiffe durch Kaperung und anderweitig eingebüßt, nur verderblich werden könne. Zuerst wurden seine Friedensvorschläge vom Parlament schroff und verletzend zurückgewiesen, aber die Schlacht von Scheweningen war doch nicht ohne Eindruck geblieben. Cromwell, der sich zum Protektor gemacht, fühlte sich nicht sicher. Ein großer Teil



De Ruiters Flaggschiff „Lamm“.

des Parlaments sah in ihm das verhaßte Königtum, wenn auch unter anderm Namen wieder aufleben, war ihm feindlich gesonnen und eine Wandlung des Kriegsglücks konnte ihn leicht von seiner Höhe herabstürzen. Er bot deshalb zu erneuten Verhandlungen die Hand und 1635 kam der Frieden von Westminster zu Stande.

Inzwischen machte die Ersetzung von Tromp Schwierigkeiten. De With war der älteste, aber durch sein herrisches gewaltsames Wesen sowohl bei den Mannschaften wie bei den Admiralen, mit Ausnahme de Ruiters so verhaßt, daß sie sich weigerten, unter ihm zu dienen. Die allgemeine Ansicht ging zwar dahin, daß de Ruiter der geeignetste sei, aber nach der Anciennetät war er zu jung dazu, er selbst aber in seiner Bescheidenheit weit davon entfernt, nach dieser Stellung zu streben. Hatte er doch kürzlich erst seine Ernennung zum Vizeadmiral der Provinz Holland entschieden abgelehnt und um seinen Abschied gebeten, da er sich nur danach sehnte, am Lande ruhig im Schooße seiner Familie zu leben.

Es bedurfte der ganzen Beredsamkeit des Ratspensionärs, ihn endlich von seinem Entschlusse abzubringen und ihn zur Annahme der Vizeadmiralswürde zu bewegen. Dieser klarblickende Staatsmann sah voraus, daß die Niederlande sich nicht lange der Ruhe erfreuen würden und hatte in dem ländergierigen Ludwig XIV. ihren Feind erkannt, der nur auf Gelegenheit wartete, um einen Bruch herbeizuführen. Dann beruhte aber die Rettung des Landes nur auf seiner Seemacht und genialen Führern. Einen solchen sah er in de Ruiter und bot deshalb alles auf, die Dienste eines solchen Mannes dem Vaterlande zu erhalten.

Durch seine Unterredungen mit dem Admiral bahnte sich aber auch eine große Freundschaft zwischen den beiden großen Männern an, die für das Leben dauern sollte und ihrem einträchtigen Zusammenwirken dankten allein die Niederlande ihre Rettung vor dem Untergange, den eine gewaltige feindliche Coalition ihnen zu bereiten drohte.

Zugleich datiert von jenem Zeitpunkte das Emporsteigen der niederländischen Seemacht zu einem Höhepunkt und einer Kraftäußerung, die geradezu bewunderungswert ist. Der Ratspensionär erwarb sich das große Verdienst, die politischen Streitigkeiten im Lande wenigstens in Bezug auf die Flotte auf lange Jahre zu schlichten, dadurch die Ein-

heitlichkeit in ihrer Verwaltung und Führung zu sichern und bei seiner Energie und seltenem Verständnis maritimer Angelegenheiten so rechtzeitig und praktisch für ihre Bedürfnisse zu sorgen, daß ihre Leistungsfähigkeit eine außerordentliche und sie in der Hand de Ruiters zu einer furchtbaren und siegreichen Waffe wurde.

Im Frieden von Westminster hatten die Niederlande sich bequemen müssen, beim Begegnen der englischen Flagge die ihrige zu streichen und das Marssegel niederzuführen, wogegen die Engländer auf das von ihnen zuerst geforderte Durchsuchungsrecht holländischer Schiffe verzichteten. Die erste Bedingung war zwar demütigend, aber de Witt hatte sie zugestanden, weil sein Land durchaus den Frieden gebrauchte. Es wurde nun das ganze Augenmerk auf die Hebung des Seehandels, des Lebensnervs Hollands gerichtet und de Ruiter deshalb beordert, mit 5 Schiffen ein Convoy nach dem Mittelmeere zu geleiten, wo die afrikanischen Raubstaaten ihr Unwesen in solcher Weise trieben, daß fast der ganze Handel dort brach gelegt wurde. Nach seiner Rückkehr blieb er bis Mitte Juni 1655 bei den Seinen, dann aber wurde er zum zweiten Male mit 8 Schiffen und der Instruktion nach dem Mittelmeer entsandt, alle Korsaren der Barbareskenstaaten aufzubringen, wo er sie fände, die an Land befindlichen Christensklaven zu befreien, die muselmännische Besatzung als Sklaven zu verkaufen, etwaige Renegaten aber hängen zu lassen.

Er entledigte sich seines Auftrags in nicht mißzuverstehender Weise. Bis Ende des Jahres hatte er nicht weniger als 18 türkische Korsaren genommen, ihre Besatzungen verkauft, die Renegaten gehängt und 602 Christensklaven befreit, ebenso zwei gekaperte holländische Schiffe zurückerobert, eine Differenz mit der Regentschaft Salé, der einzigen, mit der Holland in Frieden lebte, geschlichtet und durch seine von feiner Diplomatie unterstützte Energie den Gouverneur von Andalusien, den Herzog von Medina Celi gezwungen, ein holländisches Schiff herauszugeben, das von einem spanischen Kriegsschiffe nach harter Gegenwehr unter dem Vorwande erobert war, daß es französische Güter geladen habe.

Die Folge dieses thatkräftigen Vorgehens war, daß die Piraten in ihre Häfen flohen und der Seehandel aufblühte, so daß de Ruiters Kreuzen in den ersten Monaten 1656 vergebens war. Beim

Einlaufen in Malaga Mitte März, wo er Vorräte einnehmen wollte, fand er jedoch Ordre vor, schleunigst nach Holland zurückzukehren. Er lief Cadix an, geleitete dort ein Convoy von 30 reichbeladenen Schiffen und ließ zwei seiner Schiffe zurück, um andere Handelsfahrzeuge zu sammeln. Nicht wenig erstaunt war er jedoch, als im Kanal plötzlich ein Geschwader von 7 englischen Schiffen erschien und dessen Kommandeur im Namen Cromwells die Auslieferung des Convoys unter der Begründung verlangte, daß die Schiffe spanische Güter geladen hätten und England sich mit Spanien im Krieg befinde. De Ruiter erwiderte sehr ruhig, seines Wissens seien die Schiffe nach Amsterdam und nicht nach England bestimmt. Wer sich dem entgegenstelle, den werde er als Feind behandeln. Gleichzeitig ließ er klar zum Gefecht machen, worauf die Engländer sich schleunigst zurückzogen.

Bei seiner Rückkehr nach Holland erhielt er für seine außerordentlichen Leistungen den öffentlichen Dank der Generalstaaten und das Großbürgerrecht von Seiten der Stadt Amsterdam. Sein Seezug hatte wieder glänzend den Wert des Mannes vor Augen geführt.

Der Grund seiner Rückberufung war der drohende Ausbruch eines Krieges mit Schweden. Dessen König Karl Gustav hatte Gelüste auf die kurbrandenburgischen Besitzungen an der Ostsee und gegen Polen bereits so große Fortschritte gemacht, daß dessen König geflohen war und Danzig in schwedische Hände zu fallen drohte. Neben Fischerei war Kornhandel mit der Ostsee der bedeutendste Erwerbszweig der Niederlande und dieser sehr gefährdet, wenn Schweden Herr des Sundes und der Ostseeküste wurde. Dies bestimmte die Generalstaaten Polen zu Hilfe zu kommen und unter dem Oberbefehl des früheren Reiteroberst Wassenaar von Opdam eine Flotte von 42 Schiffen in die Ostsee zu senden. Die Wahl Wassenaars zu diesem Posten mag sonderbar erscheinen, aber man hatte ihn aus Verlegenheit gewählt, weil de Ruiter, wie schon früher erwähnt nach der Anciennetät noch zu jung war, und man keinem der anderen Admiräle diese Stellung geben wollte.

De Ruiter wurde jedoch mit den fertigen Schiffen vorausgeschickt, Wassenaar folgte ihm und die Flotte ankerte Ende Juli auf der Reede von Danzig. Dadurch wurde der kriegslustige Karl Gustav so

eingeschüchtert, daß er sofort Frieden schloß, Danzig nicht zu belästigen und Garantien für die Freiheit des niederländischen Ostseehandels zu geben versprach, so daß die Flotte im November nach Hause zurückkehren konnte. In Danzig war de Ruiter wieder auf höchst wunderbare Weise einer Gefahr entgangen. Während eines schweren Gewitters, dessen Donner die ganze Mannschaft betäubte, schlug der Blitz in sein Schiff an der Stenge herunter, bohrte einige Löcher in die Großraa und das Segel und fuhr dann in das Schiff, ohne jedoch dieses oder die Besatzung zu beschädigen.

Nach seiner Rückkehr erhielt jedoch de Ruiter keine Ruhe und er wurde wieder nach dem Mittelmeere gesandt, denn die Korsaren hatten abermals ihr Haupt erhoben, und auch französische Kaper fügten dem niederländischen Handel unter allerlei Vorwänden argen Schaden zu. Da alle Beschwerden bei Ludwig XIV. vergeblich waren, erhielt de Ruiter Befehl, alle französischen Kaper, die irgendwie den niederländischen Handel belästigten, wegzunehmen. Indessen wurde diese Ordre wieder sehr abgeschwächt, als man erfuhr, daß geheime Verhandlungen zwischen England und Mazarin schwebten, um den niederländischen Seehandel zu beeinträchtigen. Ersteres wollte sein Durchsuchungsrecht durchsetzen, Frankreich seinen Grundsatz zur Geltung bringen, daß feindliches Gut auch feindliches Schiff, und umgekehrt, mache.

De Ruiter protestierte aber so energisch gegen diese Zumutung, daß seine freimütige Sprache den Admiralitätsrat zu der beschämenden Ueberzeugung brachte, man würde sich selbst untreu, wenn Holland den Grundsatz der Freiheit des Meeres, für den es Gut und Blut eingesetzt, aus Furcht und Kleinmut jetzt preisgeben wolle. Der Ratspensionär stand auf Seite des Admirals und so wurde auf des Ersteren eigene Verantwortung, ohne die Generalstaaten zu fragen, die Instruktion in der früheren Fassung wieder hergestellt und später auch von jenen gut geheißen.

De Ruiter segelte im Dezember 1657 mit 6 Schiffen und einem Convoy von 80 Fahrzeugen nach dem Mittelmeere und dort stießen noch 6 Kriegsschiffe zu ihm. In Cadix setzte er zunächst die Herausgabe von zwei durch die Spanier aufgebrachten holländischen Schiffen durch, dann kreuzte er auf Korsaren, die aber nach seiner Ankunft

sofort wieder in ihre Häfen verschwanden und auf französische Kaper, von denen er die beiden schlimmsten auf frischer That bei Plünderung eines holländischen Schiffes ertappte. Er machte die Besatzungen zu Gefangenen, schickte einen der Kaper nach Amsterdam und verkaufte den andern. Diese schnelle Justiz erregte in Frankreich einen gewaltigen Sturm. Ludwig ließ auf alle holländischen Güter in Frankreich Beschlag legen und verlangte in einem beleidigenden Briefe an die Generalstaaten nicht nur die Herausgabe der Kaper, sondern auch die Bestrafung de Ruiters. Die Antwort Hollands bestand in einer Handelssperre; es legte ebenfalls Beschlag auf alle französischen Güter und die Flottenführer erhielten Befehl, alle Schiffe unter französischer Flagge aufzubringen. Diese Energie erzielte den gewünschten Erfolg. Ludwig stimmte seine Forderungen schnell herab. Er nahm Abstand von der Bestrafung de Ruiters und verlangte nur die Herausgabe der beiden Kaper, resp. ihres Geldwertes, welche die Generalstaaten bewilligten, um die Sache auszugleichen.

Während die Verhandlungen schwebten, griff de Ruiter scharf ein. Er segelte nach Viaregia im Lukanischen Gebiet, wo 5 französische Kriegsschiffe mit 4 gekaperten Handelsschiffen lagen. Als sie sein Geschwader sichteten, flohen sie unter Land in den Genuesischen Hafen Spezzia, und er konnte nur ein 24 Kanonenschiff nehmen, doch folgte er ihnen und legte sich unmittelbar vor den Hafen, um die Franzosen auszuhungern. In Spezzia herrschte die Pest, jede Communikation mit dem Lande war verboten, seewärts konnten die Franzosen durch die Blockade keinen Proviant erhalten und sehr bald desertierten Hunderte von ihnen zu den Holländern. Auch die übrigen standen auf dem Punkte, aus Hunger die Schiffe zu übergeben, als die Friedensnachricht eintraf und sie frei machte.

Kaum war diese Differenz mit Frankreich erledigt, als schon wieder von anderer Seite kriegerische Verwicklungen eintraten. Die Portugiesen hatten Besitzungen der holländisch-westindischen Kompagnie fortgenommen, und da Reklamationen nichts halfen, wurde ihnen der Krieg erklärt. Es wurden 22 Schiffe unter Wassenaar und de Ruiter vor den Tajo geschickt, um die aus 80 Segeln bestehende brasilische Zuckerflotte abzufangen. Dieselbe blieb jedoch so lange fort, daß man glaubte, sie sei durchgeschlüpft und schon wollte Wassenaar nur noch

einige Tage warten, um dann nach Hause zu segeln, als de Ruiter in der folgenden Nacht durch sein gewohntes Glück begünstigt wurde. Ein Teil der Zuckerflotte segelte mitten in sein Geschwader und er nahm 21 der Schiffe. Die übrigen entkamen in der Dunkelheit, aber die gemachte Beute war immerhin eine großartige.

Da keine weiteren Prisen zu erwarten waren, kehrte die Flotte nach den Niederlanden zurück und de Ruiter war es vergönnt, nach so großen Strapazen ein halbes Jahr lang wohlverdiente Ruhe im Kreise der Seinen zu genießen. Dann aber wurde er im Jahre 1658 abermals mit 28 Schiffen zur Blockade Portugals gesandt, da der Krieg mit diesem Lande fortdauerte.

Während dem war in den nordischen Ländern ebenfalls ein Krieg ausgebrochen, der aus denselben Gründen wie im Jahre zuvor die Niederlande zum Eingreifen zwang. Karl Gustav suchte sich für die ihm entgangenen Gebietserweiterungen in Polen jetzt an Dänemark zu entschädigen, das seinerseits Schweden das Stift Bremen zu entreißen versucht hatte. Dänemark wurde jedoch so geschlagen, daß es schleunigst im März zu Roeskilde Frieden schließen und seine derzeitige Kriegslust mit bedeutendem Gebietsverluste büßen mußte.

Doch Karl Gustavs Länderdurst wuchs so schnell, daß er unter nichtigem Vorwande schon im August wieder die Feindseligkeiten begann und Dänemark wäre ohne Hilfe der Niederlande, deren Handelsinteresse eine Intervention diktierte, verloren gewesen.

Sie schickten deshalb eine Flotte von 40 Schiffen unter Wassenaar. Dieser forcierte die vom schwedischen Admiral Wrangel mit 38 Schiffen geschlossene Sundpassage in sechsstündiger blutiger Schlacht, in der die Schweden gänzlich geschlagen wurden. Drei von ihren Schiffen wurden genommen, acht in den Grund gebohrt und sie hatten einen Menschenverlust von 1000 Toten und 430 Gefangenen.

Auch die Holländer waren schwer mitgenommen; sie hatten 400 Tote, 600 Verwundete und sowohl den Tod des Vice-Admirals de With wie des Admirals Floriszoon zu beklagen.

Ersterer hatte sich in gewohnter tollkühner Tapferkeit auf die Feinde geworfen, war von zehnfacher Uebermacht abgeschnitten, sein Schiff erobert, wenngleich es bald darauf sank, und er mit dem Schwert in der Hand gefallen. Wrangel, der sich nach Karlskrona zurückzog,

sandte aber in ritterlicher Weise die Leiche in einem kostbaren Sarge auf einer schwarzgestrichenen und schwarze Wimpel führenden Galliot an Wassenaar. Sie sowohl, wie die von Floriszoon wurden nach Holland übergeführt und in feierlichster Weise dort auf Staatskosten beigesetzt.

Der entscheidende Sieg hatte Dänemark Hilfe gebracht, aber jetzt erschien eine englische Flotte von 42 Schiffen unter dem Vorwande, den Frieden zu vermitteln, in Wahrheit jedoch, um Schweden zur Seite zu stehen. Dieser drohenden Gefahr bogen die von der energischen Hand des Ratspensionärs geleiteten Generalstaaten aber dadurch sofort ein Paroli, daß sie eine zweite Flotte von 39 und sehr gut ausgerüsteten Schiffen sandten, deren Befehl sie de Ruiter übertrugen, so daß dieser selbst erklärte, noch nie hätten die Niederlande eine so gute und schlagfertige Flotte besessen. Da Wassenaar mit seiner Flotte vor Kopenhagen eingefroren war, konnte der aus Portugal zurückberufene de Ruiter sich erst im Jahre 1659 im Sunde mit ihm vereinigen.

Die Gesamtstärke der Flotte betrug 78 Kriegsschiffe, 6 Brander, 10 Avisos mit 3200 Kanonen und 13,000 Mann Besatzung, eine Machtentwicklung, wie sie in solcher Bedeutung von den Niederlanden bisher noch nicht aufgestellt war.

Die Engländer spielten eine sehr verdächtige Rolle; de Ruiter durchschaute das Spiel klar, berichtete darüber unumwunden und infolgedessen kam der Befehl zum aktiven Eingreifen.

Wassenaar segelte nun nach Kopenhagen, das die schwedische Flotte bei seinem Erscheinen fliehend verließ. Als die Engländer sahen, daß die Holländer Ernst machten, suchten sie auf andere Weise den Schweden nützlich zu sein. Sie machten mit den Generalstaaten einen Vertrag, wonach sie ihre eigene Flotte, die Holländer 20 Schiffe zurückziehen sollten, indem sie hofften, daß Schweden dann schon mit den Holländern fertig werden würde, wenngleich sie sich sehr darin irrten. Mit jenen 20 Schiffen wurde Wassenaar zurückberufen und de Ruiter erhielt den Oberbefehl über die Zurückbleibenden. Er blockierte sofort die schwedischen Küsten, forderte aber Truppen zur Landung, da es seinem menschenfreundlichen Sinne widerstrebte, die Küstenstädte zu bombardieren.



Admiral de Ruiter erstürmt Kartemünde.

Nach mancherlei Zögerungen erhielt er sie, vereinigte sich mit dem dänischen Admiral Bjelke und erschien vor Nyborg auf Fühnen. Hier mißlang jedoch der Landungsversuch und er ging deshalb nach Kartemünde. Ein Hagel von Geschossen bereitete die Landung vor; als die Boote dann aber auf Pistolenschußweite an die Hafenmauer gelangt waren, liefen sie auf Grund und kamen in eine sehr gefährliche Lage. Die Schweden eröffneten hinter Schanzen ein lebhaftes Gewehrfeuer, das mörderisch wirkte und die ganze Expedition zum Scheitern zu bringen drohte. Da rief der selbst in einem Boote befindliche de Ruiter den Seinen zu: „Vorwärts, vorwärts, Kinder, sollen wir uns hier wie die Enten totschießen lassen?“ und die Stimme des geliebten Führers wirkte wie immer Wunder.

Alles sprang über Bord und drang bis zu den Hüften im Wasser zum Ufer. Vergeblich war die hartnäckige Verteidigung der Schweden, sie wurden überall geworfen, die Schanzen erstürmt und die Feinde flohen in vollständiger Auflösung, während die Holländer sie verfolgten und Kartemünde nahmen.

Andern Morgens detachierte de Ruiter einen Teil seiner Schiffe an die Küsten von Fühnen, um Herbeiführen von schwedischen Verstärkungen zu verhindern. Es galt, sich so schnell wie möglich ganz Fühnens und Nyborgs zu bemächtigen, da bei der schlechten Jahreszeil ein Sturm der Flotte verhängnisvoll werden konnte. Dänen und holländische Landtruppen marschierten auf Odensee und vereinigten sich mit dem Feldmarschall von Eberstein, der von Kiel aus dorthin 4 Regimenter kaiserliche, ebensoviel brandenburgische Truppen, 800 Polen und 1600 Mann dänische Kavallerie geführt hatte, um dann auf Nyborg zu marschieren, wo man am 22. eintraf.

Die Schweden unter Steenbock und dem Prinzen von Sulzbach erwarteten sie in Schlachtordnung, die durch Gräben und Pallisaden verstärkt war.

Der Angriff der Verbündeten war sehr heftig, wurde aber abgeschlagen und die vorstoßenden Schweden brachten beide Flügel in Unordnung.

In diesem kritischen Augenblicke ließ der dänische Feldmarschall Schack die ihm zugeteilten holländischen Hilfstruppen eingreifen. Mit gefälltem Bajonnett stürmten diese auf die Schweden los und brachten

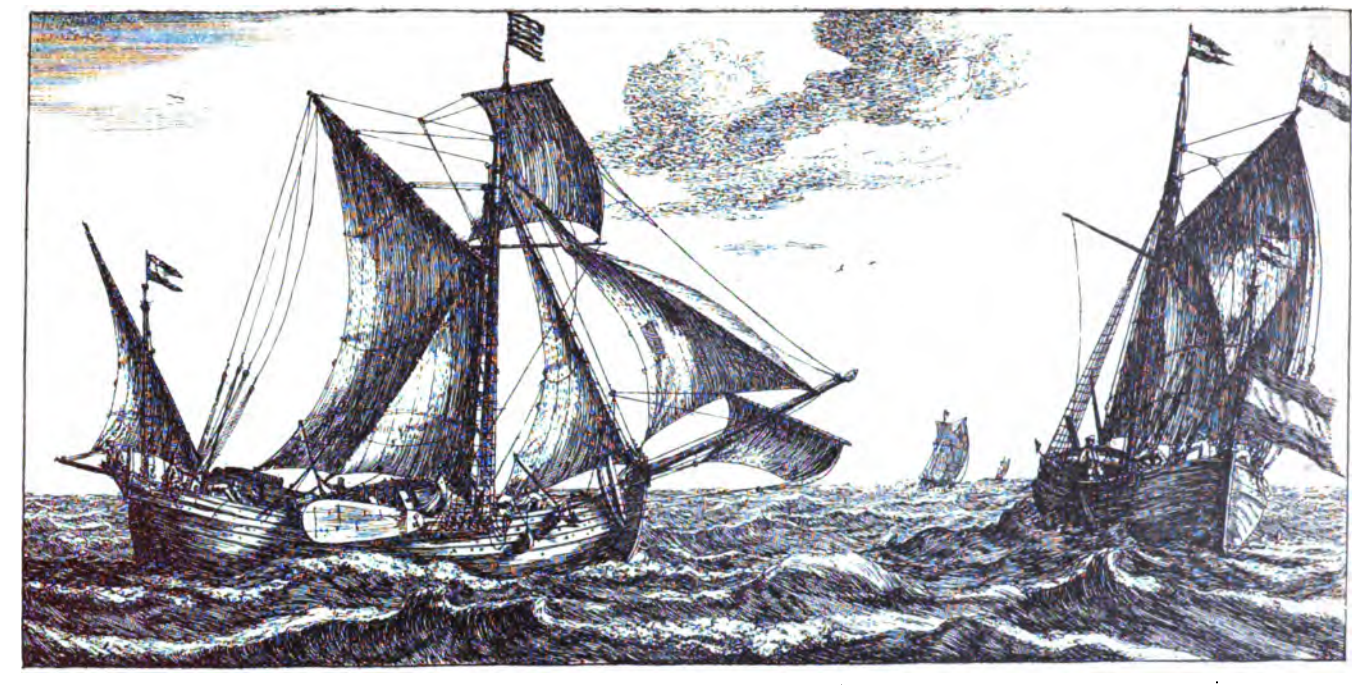
sie nicht nur zum Stillstande, sondern warfen deren rechten Flügel so, daß er in wilder Flucht auseinander stob und die ganze feindliche Artillerie dieser Seite in holländische Hände fiel. Die Kaiserlichen, Brandenburger und Polen machten es ihnen jetzt auf dem linken Flügel nach. Die Kavallerie wurde in die Flucht geschlagen, um sich nach Nyborg hineinzuwerfen, die Infanterie aber zum größten Teile niedergehauen. Die beiden schwedischen Anführer sahen, daß alles verloren war, und retteten sich während der Nacht in einem Fischerboote nach Seeland.

De Ruiter hatte sich mit der Flotte nach Nyborg begeben und bombardierte am 25. die Stadt in solcher Weise, daß alles in Trümmer zu stürzen drohte und die Bewohner die Parlamentärflagge aufzogen. Es kam zu einem Waffenstillstande; da aber dem energischen de Ruiter die einfachen Verhandlungen zu lange dauerten, ließ er das Feuer wieder aufnehmen. Dies wirkte; nach kaum einer Viertelstunde erschien wiederum die weiße Flagge, Stadt und Festung ergaben sich auf Gnade und Ungnade.

Der Sieg war so vollständig wie selten einer. Von den gesamten schwedischen Truppen entkamen nur Marschall Steenbock und Prinz Sulzbach mit einigen Dänen. Alle übrigen wurden gefangen. Acht Kavallerieregimenter mit 3000 Pferden, 12 Generäle und Obersten und 5500 Mann Infanterie fielen in die Hände der Verbündeten. De Ruiter hatte das Meiste zu diesem glänzenden Siege beigetragen.

Mit dem im März 1660 erfolgenden Tode Karl Gustavs näherte sich der während des Winters nur lau geführte Krieg seinem Ende. England und Frankreich versuchten zwar wieder eine Einmischung, scheiterten aber an de Ruiters umsichtiger Festigkeit. Im Juni kam es zum Frieden, in dem Schweden alle eroberten dänischen Besitzungen herausgeben mußte.

Nach Ausführung der stipulierten Friedensbedingungen kehrte der vom dänischen Könige hochgeehrte Admiral mit der Flotte zurück. Friedrich III. übersandte ihm eine schwere goldene Kette, an der die Königin eigenhändig eine von Diamanten besetzte Medaille befestigte, erhob ihn in den Adelstand, setzte ein Jahresgehalt von 2000 Gulden aus und schrieb den Generalstaaten, daß er den Sieg nächst Gott nur dem Vice-Admiral de Ruiter verdanke.



Ein Bojer.

Eine Galliot.

Als letzterer nach Außerdienststellung der Flotte im Mai in einem kleinen Bojer durch die Zuider-See nach Amsterdam segelte, entging er wiederum einer großen Lebensgefahr. Sein Schiffchen wurde übersegelt und er rettete sich bei der stürmischen See nur mit genauer Not. Die Vorsehung hatte den großen Mann für wichtigere Zwecke aufgespart.

Nach 16 monatlicher Abwesenheit durfte er nun bis zum Mai 1661 wieder das so lang entbehrte Glück genießen, mit seiner Familie vereint zu sein; dann aber wurde er wieder mit 15 Schiffen in das Mittelmeer gesandt. Wie früher schon flohen zwar bei seiner Ankunft die Korsaren in ihre Häfen und er konnte deshalb nur drei Piraten fortnehmen und einige Hundert Christensklaven befreien, doch gelang es ihm, den Raubstaaten Algier, Tunis und Tripolis auf die Bedingung „Frei Schiff, frei Gut, frei Volk" einen Frieden aufzuerlegen, so sehr sie sich auch dagegen sträubten.

Im Frühjahr 1662 wurde er durch den Kontre-Admiral Cornelis Tromp, Sohn des bei Scheweningen gefallenen berühmten Seehelden abgelöst und er konnte sich wiederum fast ein Jahr lang ungetrübten häuslichen Glückes im Kreise der Seinen erfreuen. Nach seiner Rückkehr brachen die Algierer sofort den Frieden, wurden aber durch den energischen Tromp bald so bestraft, daß sie demütig um Frieden baten und Schadenersatz leisteten. Um indessen dieser Piratenpest ein Ende zu machen, beschlossen die Generalstaaten eine Coalition der christlichen Seemächte gegen die Raubstaaten herbeizuführen. Spanien, Frankreich und England wurden zu gemeinschaftlichem Handeln aufgefordert, allein der humane und allen europäischen Mächten zu Gute kommende Vorschlag wurde unter allerlei Ausflüchten abgelehnt.

Die Generalstaaten beschlossen daher, selbständig gegen Algier vorzugehen und entsandten 1664 abermals de Ruiter mit 12 guten Schiffen ins Mittelmeer.

Er wurde von seinem 14jährigen Sohne Engel de Ruiter begleitet, der seine erste Seereise machte, um unter den Augen seines berühmten Vaters in den gewählten Beruf eingeführt zu werden. Dieser erklärte im Namen der Generalstaten Algier den Krieg, und beschloß, das Mittel-Meer zunächst von den umherschwärmenden Korsaren zu reinigen. Als er dabei Alicante ansegelte, fand er Briefe der Admiralität, auf

seiner Hut zu sein, da wahrscheinlich ein Konflikt mit England im Anzuge sei. Die Niederlande standen wieder einmal vor einem großen Kriege, der ihre ganze Existenz bedrohte. Aus Handelsneid und andern unedlen Motiven, in denen sich Herrscher und Volk begegneten, wollte England abermals den Kampf, und alle Bemühungen der Generalstaaten zur Erhaltung des Friedens drohten zu scheitern.

1658 war Cromwell gestorben; sein Sohn und Nachfolger Richard war durchaus nicht der Mann, um ihn zu ersetzen. Seine gänzliche Unfähigkeit führte bald zu seiner Entfernung und überlieferte England der Anarchie. General Monk, der großen Einfluß im Lande besaß und auf die Truppen sich verlassen konnte, beschloß die Monarchie wieder herzustellen und Karl II., den Sohn des hingerichteten Karl I., auf den Thron zurückzuführen. Jener hielt sich in Breda auf. Als Monk mit einer Flotte erschien, um ihn abzuholen und der König sich von dem Lande trennte, das ihm so lange Gastfreundschaft erwiesen und das wegen der seinem unglücklichen Vater gezeigten Sympathien diese mit einem blutigen Kriege büßen mußte, sagte er zu den Generalstaaten: „Ich fühle für die Niederlande eine so große Zuneigung, daß ich davon solche Beweise geben werde, wie sie noch von keinem meiner Vorfahren gegeben worden sind."

Das Königswort war aber nur eine schnöde Lüge und ebenso Karls scheinbares Entgegenkommen, das nur dazu dienen sollte, bis zu dem ihm günstig erscheinenden Augenblick seine wahren Gesinnungen zu verschleiern und die Niederlande in Sicherheit zu wiegen. Dieser Augenblick erschien, als Karl verlangte, daß sein Neffe Wilhelm III., als Nachfolger seines Vaters zum Statthalter ernannt würde, und die Generalstaaten dies als den Bestimmungen des westfälischen Friedens zuwiderlaufend verweigerten. Dies faßte Karl als eine schwere Beleidigung auf und war uneingedenk seines königlichen Wortes fortan nur auf die Vernichtung der Niederlande bedacht.

Nachdem er die Stimmung des Landes genugsam vorbereitet, veranlaßte er 1664 eine Untersuchung des Parlamentes über den Verfall des englischen Handels. Dieses erklärte, die Schädigungen durch die Niederlande trügen die alleinige Schuld, forderte den König zu kräftigen Maßregeln dagegen auf und sagte seine Unterstützung zu. Infolgedessen ließ Karl zwei Geschwader ausrüsten, von denen eines

zur Beobachtung, bezw. Festhaltung de Ruiters im Mittelmeere dienen, das andere an der Westküste von Afrika die unbeschützten Besitzungen der holländisch-westindischen Kompagnie erobern sollte, während gleichzeitig in England eine große Flotte ausgerüstet und der englische Gesandte in Haag beauftragt wurde, an die Generalstaaten gewisse unerfüllbare Ansprüche zu stellen, um daraus eine Kriegserklärung herleiten zu können.

Die Generalstaaten ließen sich jedoch diesmal nicht so dupieren, wie vor 12 Jahren. Sie sahen, daß es sich um die Existenz des Staates handelte und trafen rechtzeitg ihre Maßregeln. Durch Zufall erhielten sie von der Eroberung der afrikanischen Besitzungen viel früher Kunde, als die Engländer selbst. De Ruiter bekam deshalb Befehl, sofort nach Afrika abzugehen und die Kolonien zurückzuerobern. Die Sache mußte aber, um zu gelingen, ganz geheim gehalten werden und das war eine schwierige Aufgabe. Der Ratspensionär, welcher fürchtete, daß dies nicht geschehen könne, wenn alle Mitglieder der Generalstaaten davon erfuhren, wandte eine patriotische List an. Er zog nur 7 zuverlässige Mitglieder in das Geheimnis und mit ihrer Hilfe wurde die de Ruiter zu gebende Instruktion bei Gelegenheit anderer Verhandlungen so geschickt unterbreitet, daß sie selbst vom Vorsitzenden ungelesen unterschrieben wurde.

Sehr viel schwieriger war es für den Admiral selbst, die Sache geheim zu halten, aber es gelang seiner außerordentlichen Klugheit und Umsicht trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten, die ihm auch das von England aufgehetzte Spanien bereitete, dieser Herr zu werden, alle notwendigen Vorbereitungen für die auf acht Monate berechnete Expedition zu treffen, die Wachsamkeit des englischen Geschwaders zu täuschen und die Reise anzutreten, ohne daß irgend jemand eine Ahnung hatte, wohin dieselbe ging. Selbst die eigenen Offiziere und Mannschaften erfuhren erst davon, als er die Straße von Gibraltar passiert hatte und südwärts steuerte.

Am 9. Oktober 1664 war er gesegelt und traf schon am 22. ds. Mts. bei der Insel Goree, dem ersten Ziel der Reise ein.

Mit Tagesanbruch entdeckte er 9 englische Schiffe unter den Festungswerken.

De Ruiter ließ eine halbmondförmige Schlachtlinie bilden, um sie



zu umfassen, aber es kam nicht zum Kampf. Sehr bald heißten die Forts die weiße Flagge und die Engländer ergaben sich auf Gnade und Ungnade. De Ruiter besetzte die Festungswerke und ernannte einen Gouverneur. Von den 9 Schiffen waren 8 beladene Handels-, das neunte ein Kriegsschiff. Da der Krieg noch nicht erklärt war, ließ de Ruiter sie ziehen, sich jedoch alle Güter ausliefern und gab den Kapitänen dafür eine in Holland zahlbare Anweisung auf die verdiente Fracht. Es zeigte sich hier ein merkwürdiges Schauspiel. Zwei Staaten befanden sich offiziell im Frieden und ihre Unterthanen, beiderseits von Kriegsschiffen unterstützt, bekriegten einander. Die Beute war eine ganz bedeutende und wog den der holländisch-westindischen Kompagnie zugefügten Schaden mehr als auf.

Der Admiral entsandte einige Schiffe etwas ostwärts, um Wasser einzunehmen. Bei dieser Gelegenheit ergab sich ein eigentümlicher Zwischenfall, wie er auch selten im Leben vorkommt. Als de Ruiter als Schiffsjunge eingetreten war, diente auch ein Christ gewordener Neger, Jan Kompany, an Bord, der sich des Knaben freundlich angenommen hatte. Jetzt, nach Verlauf eines halben Jahrhunderts trafen sich beide hier in Afrika. Der nach seinem Vaterlande zurückgekehrte Neger war Häuptling seines Stammes geworden und außer sich vor Freude, als er durch den zum Wasserholen gesandten Kapitän erfuhr, was aus seinem ehemaligen Schützling geworden war. Dieser empfing den alten Freund mit der ganzen milden Leutseligkeit seines Wesens und der alte Schwarze wußte sich vor Rührung über die gütige Aufnahme bei dem hochgestellten Manne und über dessen unvergessene Dankbarkeit zuerst gar nicht zu fassen. Hoch beglückt und reich beschenkt kehrte er in seine Heimat zurück, um den Ruhm und die Güte von Michiel de Ruiter seinem Stamme zu verkünden.

Von Goree segelte letzterer nach dem Sierra-Leona-Flusse, um Erfrischungen zu nehmen und den Boden seiner Schiffe zu reinigen, was damals öfter nötig war, da man die Schiffe noch nicht mit Kupferplatten beschlug und sie namentlich in den Tropen schnell bewuchsen. Er hörte, daß einige Meilen aufwärts die Engländer eine Niederlassung besäßen, auf der sie Güter der holländisch-westindischen Kompagnie versteckt hielten. Er segelte mit 4 Schiffen dorthin, befreite eine gefangen gehaltene holländische Kaufmannsfamilie und nahm nicht nur die geraubten Güter zurück, sondern legte auch auf alle englischen Beschlag, trug jedoch peinliche Sorge, daß weder Häuser noch Privateigentum beschädigt wurden und zeigte auch hier wie bei allen seinen Unternehmungen umsichtige Klugheit und große Menschenfreundlichkeit. Die Beute war wieder eine sehr wertvolle und entschädigte die Kompagnie reichlich.

Dann ging es nach der Goldküste und zwar zuerst nach Takarari, das später unter dem Großen Kurfürsten brandenburgische Kolonie wurde. Hier fand der Admiral jedoch starken Widerstand und erst ein kombinierter Angriff zu Wasser und zu Lande, der den Holländern ziemliche Verluste brachte, lieferte ihnen das Fort in die Hände, von denen es dann in die Luft gesprengt wurde. Anemabo war das nächste Ziel; es wurde jedoch verlassen und von den Engländern selbst in die Luft gesprengt. Das dann folgende Fort Cormantin brachte beim ersten Angriff wieder starke Verluste; den zweiten warteten die Engländer jedoch nicht ab. Sie übergaben das Fort mit seinen 31 Geschützen und wurden sämtlich zu Gefangenen gemacht; außerdem fiel den Holländern noch eine Beute von über 100,000 Gulden Wert in die Hände.

Inzwischen erhielt de Ruiter durch einen Aviso die Nachricht, daß der Krieg mit England unvermeidlich sei, die für die Goldküste bestimmte feindliche Flotte nicht dorthin kommen werde und er die Engländer, wo er sie träfe, bekämpfen solle. Er ging deshalb Anfang März 1665 nach Westindien.

Er hatte seine Mission in gelungenster Weise erfüllt, die größten Hindernisse zu überwinden gewußt, überall Unerschrockenheit und Tapferkeit, verbunden mit diplomatischer Klugheit und Humanität an den Tag gelegt und sich wiederum nach jeder Richtung des



Die „Groot Hollandia“.

Eine Flüte. (Großes bewaffnetes Kauffarteischiff.)

großen Vertrauens würdig gezeigt, das sein Vaterland mit Recht auf ihn setzte. Keines seiner Schiffe war verloren oder auch nur beschädigt, mit Ausnahme der kriegerischen Verluste dank seiner väterlichen Fürsorge seine Mannschaft in dem mörderischen Klima gesund geblieben. In allen diesen Punkten zeigte er sich wieder als den ganz außergewöhnlichen Mann, der er war und dem deshalb auch unerwarteter Erfolg zur Seite stand, den man gedankenlos Glück nennt, der aber nichts Zufälliges, sondern nur das Ergebnis reifer Vorsicht, klugen energischen Handelns und überhaupt geistiger Größe ist.

Am 9. April erreichte de Ruiter Barbadoes und eröffnete sofort den Angriff gegen zwei Forts und 35 im Hafen liegende Schiffe. Während eines heißen 1½stündigen Kampfes fügte er zwar den Engländern großen Schaden zu und zwang einen Teil der Schiffe, sich auf den Strand laufen zu lassen, hielt es dann aber, als absterbender Wind seine Bewegungen lähmte, für richtig, sich zurückzuziehen, um nicht die Flotte gegen eine zu groß gefundene Uebermacht leichtsinnig auf das Spiel, zu setzen und segelte nach der französischen Insel Martinique, wo man ihn sehr freundlich empfing, er die in Cormatin gefangenen Engländer an Land setzte, aufs schnellste seine Schiffe reparierte und am 6. Mai wieder nach den englischen Antillen abging.

Unterwegs erfuhr er durch eine holländische Flüte sowohl den wirklichen Kriegsausbruch zwischen England und Holland, sowie daß bei Montserrat 4 und bei Nièves 8 englische Schiffe lägen. Schon am 9. Mai traf er bei Montserrat ein, nahm dort 8 reichbeladene Prisen, ging sofort nach Nièves und holte dort unter den Kanonen der Festung 6 andere heraus. Dann verschwand er so schnell wie er gekommen, segelte nach der französischen Insel St. Cristophe, verkaufte die Prisen und tauchte plötzlich in Neufundland auf, um dort auch 7 englische Schiffe zu kapern und 300 Gefangene auszusetzen.

Alle diese Züge vollführte er mit überraschender Schnelligkeit in kaum einem Monate und segelte dann nach der schweren Schädigung Englands nach Holland zurück.

Inzwischen hatte England am 4. März 1665 öffentlich den Krieg erklärt, vorher aber schon bei Cadix eine holländische Handelsflotte überfallen und deshalb war de Ruiter an der afrikanischen Küste der Befehl überschickt, Repressalien zu ergreifen. Diesmal war aber Hol-

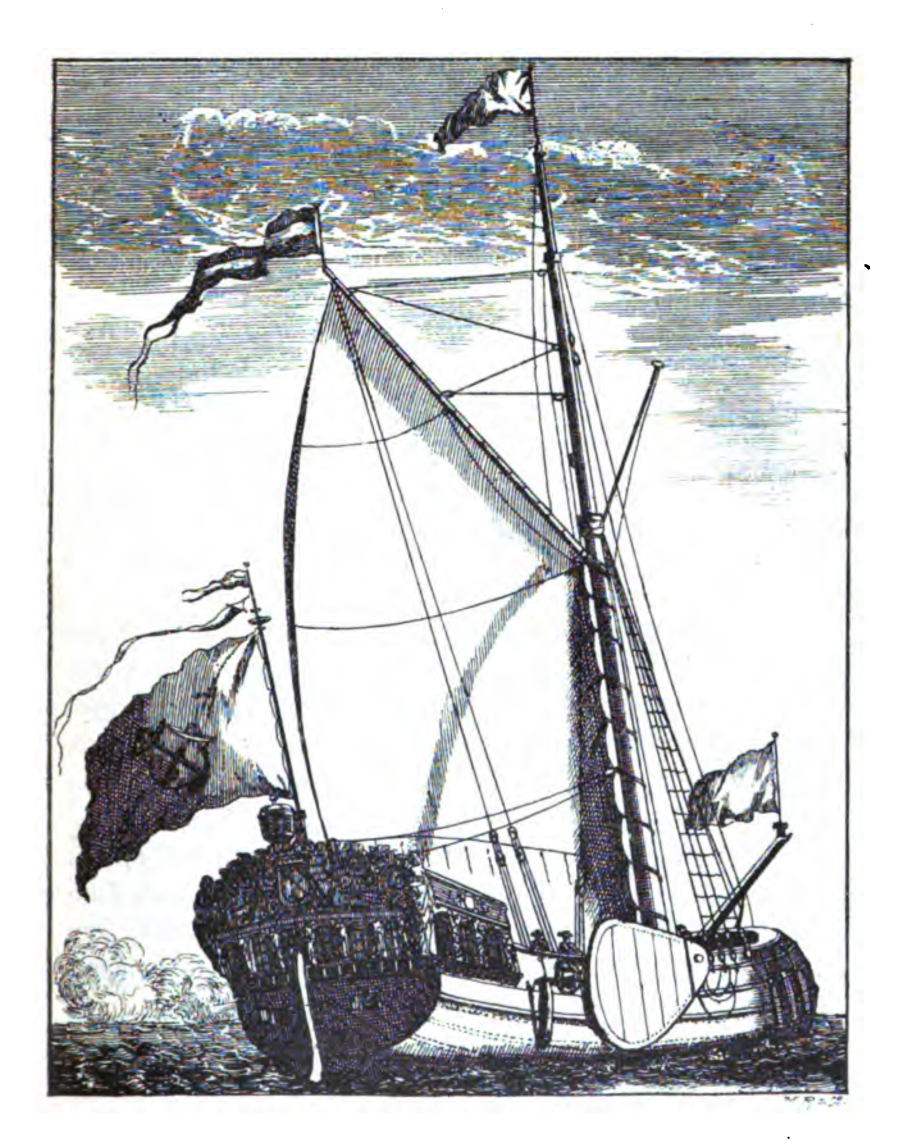
land nicht unvorbereitet; das schöpferische Genie des Ratspensionärs zeigte sich hier in höchstem Glanze. Selbst mit außerordentlichem Verständnis für maritime Angelegenheiten begabt benutzte er seine Kenntnisse, um den Ansichten und Vorschlägen der erfahrensten Seeoffiziere auf möglichst gute Schlagfertigkeit der Schiffe seine volle Unterstützung zu leihen und deren schnelle Ausführung mit seiner ganzen Macht zu sichern, so daß die Ausrüstung wunderbar schnell und gut vor sich ging und die Niederlande nie eine so gewaltige Kraft entwickelten, als unmittelbar vor und während dieses Krieges.

Sogleich nach der Kriegserklärung ging die 135 Segel zählende englische Flotte unter dem Herzog von York in See, um die holländischen Küsten zu blockieren. Ein heftiger Sturm zwang sie jedoch, ihre Häfen aufzusuchen und inzwischen lief Wassenaar mit seiner Flotte, die 111 Segel zählte, aus. Die Engländer zählten 23,000 Mann Besatzung mit 4250 Kanonen, darunter Schiffe von 80—90 Kanonen und 700—750 Mann Besatzung, die Holländer hatten zwar 200 Geschütze mehr, aber 3000 Mann Besatzung weniger und ihr größtes Schiff, die „Eintracht", nur 500 Mann.

Trotzdem machte diese Ungleichheit dem Ratspensionär weniger Sorge als die Führung. Mit de Ruiter würde die Flotte dennoch den Sieg errungen haben, aber er war nicht da und so mußte der von den Generalstaaten erwählte Wassenaar den Oberbefehl behalten.

Am 13. Juni 1665 trafen beide Flotten bei Lowestoft aufeinander, aber das bange Vorgefühl Johann de Witts sollte sich nur zu sehr rechtfertigen. Gleich nach Beginn der Schlacht flog Wassenaars Schiff mit seinen 500 Mann Besatzung in die Luft, der nächste im Kommando, Admiral Kortenaar fiel, die Flotte geriet in Unordnung, verschiedene Kapitäne flohen feige und trotz der außerordentlichen Tapferkeit der Admirale Tromp und Evertzen, die selbst die englischen Schlachtberichte auf das Ehrendste anerkannten, folgte eine vollständige Deroute. Die siegreichen Engländer verloren nur ein Schiff, dagegen nahmen sie den Holländern neun, verbrannten drei, schossen drei andere in Grund und machten 2200 Gefangene.

Der Schlag war für die Niederlande furchtbar, aber er brach dennoch nicht ihren Mut und ihr Selbstvertrauen, sondern schien im Gegenteil beides neu zu beleben. Unter des Ratspensionärs ener-



Niederländische Admiralitätsjacht.

gischen Führung wurde eine neue Flotte ausgerüstet und nach kaum zwei Monaten waren wieder 94 Schiffe gefechtsbereit und von tüchtigen Kapitänen befehligt.

Ueber die Feiglinge, die am 13. Juni ihr Vaterland entehrt, brach aber ein furchtbares Strafgericht herein. Drei Kapitäne wurden füsiliert, andern der Säbel durch Henkershand zerbrochen, sie wurden für ehrlos erklärt und zwei andere kassiert. Der erste Steuermann des gefallenen Admirals Kortenaar mußte mit dem Strick um den Hals der Exekution beiwohnen und wurde als infam auf ewige Zeiten des Landes verwiesen.

Anfang August war die Flotte fertig zum Auslaufen; de Witt drängte, es stand zu viel auf dem Spiel. Man erwartete de Ruiter, den Mann, auf den das ganze Land als rettenden Engel blickte und wie leicht konnte er durch die feindliche Uebermacht abgeschnitten werden. Man zögerte um Cornelis Tromp nicht den Oberbefehl zu geben. Er stand in Verdacht Orangist zu sein, und dennoch mußte man es, wenigstens provisorisch thun. Johann de Witt und die Bevollmächtigten der Generalstaaten schifften sich mit ein.

Inzwischen verbreitete sich wie ein Lauffeuer die Nachricht von der glücklichen Ankunft de Ruiters mit seinen sämtlichen Schiffen, fünf englischen Prisen und großartiger Beute im Hafen von Delfzyl. Sichtlich hatte die Vorsehung wieder über ihm gewacht. Er war in geringer Entfernung an der ihn erwartenden englischen Flotte vorbeigelaufen, ein schützender Nebel hatte ihn unsichtbar gemacht.

Unendlicher Jubel begrüßte den Mann im ganzen Lande, den Alle als Schutz und Schirm des Vaterlandes betrachteten, viele Tausende strömten an Bord, um ihn zu bewillkommnen, der Alle leutselig empfing und ihre begeisterten Lobeserhebungen mit den frommen bescheidenen Worten zurückwies: „Gott allein danken wir es, daß er uns ungesehen an den Feinden vorbeiführte". Doch auch er hatte sein gutes Teil gethan; daß er bei schwerem Nordwest und brandender See, ohne Lotsen und Seezeichen voransegelnd seiner Flotte den Weg in das schwierige Fahrwasser der Ems zeigte, das war sein Werk, man dankte es seiner vorzüglichen seemännischen Tüchtigkeit und er hatte die Huldigungen wohlverdient.

Er wurde sofort zum Oberbefehlshaber der vorausgesegelten Flotte

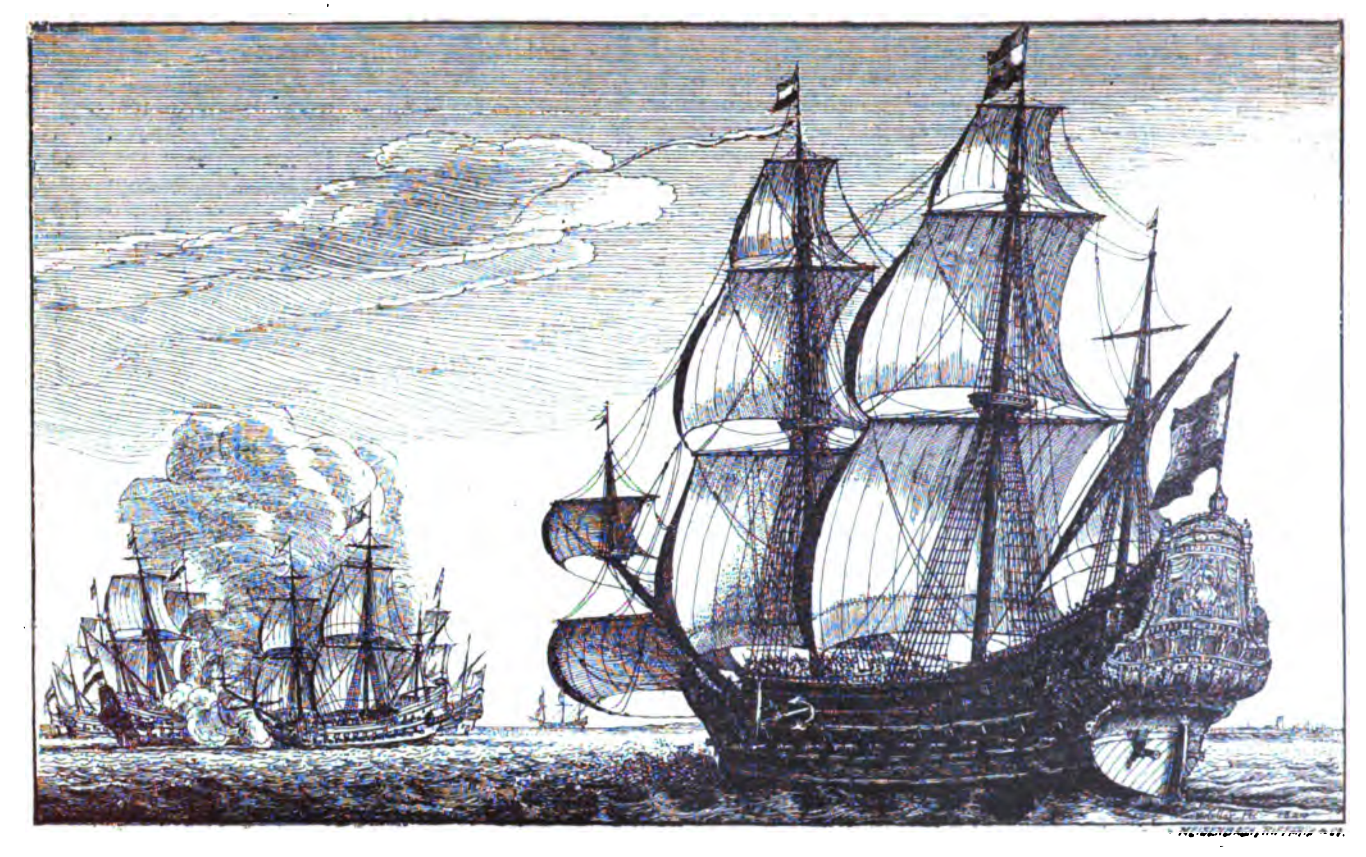
ernannt und zögerte keinen Augenblick, sich auf seinen neuen Posten zu begeben. Er steuerte auf einer schnell segelnden Admiralitätsjacht aus Texel der Flotte nach und übernahm schon am 18. August das Kommando. Auch hier wurde er von Offizieren und Mannschaften mit unbeschreiblichem Jubel empfangen. Er war für sie die Gewähr, daß er die Scharte von Lowestoft auswetzen würde. Er selbst war auch froher Hoffnung, denn er fand die Flotte in bester Ordnung, nur das Verhältnis zu Tromp machte ihm Sorge. Letzterer hatte zwar seinen Vorsatz, nicht unter de Ruiter zu dienen, auf Zureden Johann de Witts aufgegeben, aber de Ruiter fürchtete, daß sich dennoch bedauernswerte Folgen daran knüpfen würden und leider sollte ihm die Zukunft Recht geben.

Die Flotte zählte 94 Kriegsschiffe, 12 Brander und eine Anzahl Avisos. Als Flaggschiff wählte er das Linienschiff „Delflandt" von 70 Kanonen und 450 Mann Besatzung. Er suchte die Engländer, fand sie aber nicht. Die zurückkehrende holländisch-ostindische Handelsflotte, der die Engländer auf der Doggersbank auflauerten, war ihnen entgangen und nach Bergen geflüchtet. Sie wurde von einer Abteilung Engländer dorthin verfolgt, die sie trotz der Neutralitätsgesetze und ungehindert von den Dänen, im Hafen fortzunehmen suchte, sie wurde aber von den Ostindienfahrern so zugerichtet, daß sie mit Zurücklassung ihrer Anker fliehen mußte.

De Ruiter segelte nach Bergen, um das Convoy zu geleiten, aber ein schwerer Sturm zersprengte seine ganze Flotte und das Unglück wollte, daß 4 seiner Kriegsschiffe, 2 Ostindienfahrer und 6 andere Kauffarteischiffe in die Hände der gerade wieder ausgelaufenen englischen Flotte fielen. Er kreuzte dann noch bis Ende Oktober in Nordsee und Kanal, ohne die Engländer zu treffen, die offenbar einen Kampf zu meiden schienen. Dann zwangen ihn die stürmische Jahreszeit und der Ausbruch einer Epidemie an Bord zur Rückkehr.

Der Seezug war nicht glücklich gewesen, hatte nur Verluste gebracht, dafür war aber die Flotte durch de Ruiter auf eine so hohe Stufe der Leistungsfähigkeit gehoben, wie sie nie zuvor besessen. Durch tägliche Uebungen hatte er das bewirkt.

Er war der erste Admiral, der Flottenmanöver in großem Stil einführte, seine Geschwader gegen einander manövrieren ließ und Regeln für die Seetaktik schuf. Er hatte den angestrebten Zweck erreicht und die Früchte blieben nicht aus.



De Ruiters Flaggschiff „Die sieben Provinzen".

Während des Winters wurde die Ausrüstung nach jeder Richtung vervollkommnet und die Zahl der Schiffe vermehrt.

Jeder wußte, was auf dem Spiele stand, daß der kommende Kampf eine Entscheidung bringen mußte und die kleine Republik strengte jeden Nerv an, um dem mächtigen Rivalen die Spitze bieten zu können.

De Ruiter führte die Oberaufsicht über die Ausrüstung der größten und mächtigsten Flotte, die bis dahin Holland in See gesandt hatte. Im engen Zusammenwirken mit seinem Freunde, dem Ratspensionär brachte er es durch seine unermüdliche Thätigkeit und Energie fertig, daß im April 1666 55 Kriegsschiffe ersten Ranges von 70—80 Geschützen, 35 zweiten Ranges von 40—60 und 12 Fregatten von 34—40 Kanonen, zu denen dann noch 48 Avisos, Brander und Transportschiffe traten, schlagfertig waren und noch 12 schwerere Schiffe zur Reserve auf Stapel standen. Wenn man bedenkt, daß die Niederlande kaum eine Million Einwohner zählten, muß man wahrhafte Hochachtung vor einem Volke haben, das zur Verteidigung seiner Freiheit solche großartige Kraft, Energie und Opferwilligkeit entwickelte.

Ende April wurde die Flotte in Texel zusammengezogen. Als Flaggschiff wählte de Ruiter das neue Linienschiff „Die sieben Provinzen" von 80 Kanonen, darunter 12 Sechsunddreißig- und 16 Vierundzwanzig-Pfünder.

Die Gesamtgeschützzahl der Armada betrug 4716, die Bemannung 22,000 Köpfe. Ende Mai war alles soweit fertig, um die Geschwader zu formieren und zu exerzieren. Am 10. Juni ging die Flotte in See, um die Engländer aufzusuchen, die einige Tage zuvor ausgelaufen waren. Frankreich hatte Hilfe zugesagt, aber diese erschien nicht; Ludwig XIV. wollte England wie Holland sich gegenseitig zerfleischen lassen, um selbst Nutzen davon zu ziehen. De Ruiter war auf sich selbst angewiesen, hatte aber genügendes Selbstvertrauen auch ohne Frankreich.

Kurz vor dem Zusammentreffen hielt er noch eine kurze Ansprache an seine Kommandanten. „Wir müssen heute die Schande unserer vorjährigen Niederlage auslöschen" schloß er, „und siegen oder sterben. Unsere Sache ist eine gerechte und wir dürfen deshalb auf

Gottes Beistand hoffen. Ehre und Belohnung dem Tapfern, Schande und Tod dem Feigen und Meineidigen. Ich werde Euch vorangehen, folgt meinem Beispiele."

Die Worte elektrisierten, alle versprachen, ihre Pflicht gegen das Vaterland zu erfüllen und de Ruiter wußte, daß sie Wort halten würden.

Gegenstrom und steifer Südwestwind zwangen die Flotte am 11. Juni zwei Meilen vor dem englischen Kanal vor Anker zu gehen. Die Avisos signalisieren das Erscheinen der Engländer. Der große Augenblick naht, in dem die eisernen Würfel fallen sollen. „Sieg oder Tod", das sind die Gedanken des Admirals; seine Untergebenen lesen sie in seinen leuchtenden Augen und geloben sich, ihm treu zu folgen bis zum letzten Blutstropfen.

Die Feinde kommen mit halbem Winde und unter Preß von Segeln heran. Es sind 81 Schiffe, 9 weniger als die Holländer, aber, wie immer diesen an Kaliber überlegen und so ist der Unterschied ausgeglichen. Monk führt den Oberbefehl, Ascue kommandiert die Vorhut, Smith die Nachhut. Es sind alles tapfere Männer und Ascue will heute die Niederlage wett machen, die er einst bei Plymouth durch de Ruiter erlitten.

In brillanter Ordnung segeln sie daher und gedenken den Gegner zu vernichten wie vor einem Jahre bei Lowestoft, aber sie vergessen, daß nicht Wassenaar, sondern de Ruiter führt. Dieser erwartet ruhig das Heranstürmen des Feindes; als er noch eine Viertelmeile entfernt ist, geht auf den „Sieben Provinzen" ein Signal auf. Es wimmelt in der Takelage von Matrosen, die Segel werden gelöst und gesetzt. Auf ein zweites Signal werden sämtliche Ankertaue gleichzeitig gekappt, die Schiffe schwingen herum und die Flotte setzt sich in geschlossener Schlachtordnung in Bewegung. Das Manöver des genialen Admirals, die Frucht der vorjährigen Uebungen setzt die Feinde in Erstaunen, sie ahnen, daß ihre Siegeszuversicht verfrüht ist.

Beide Flotten liegen parallel miteinander und die sich langsam nähernden Engländer haben den Vorteil des Windes. Gegen Mittag ist die holländische Nachhut unter Tromp in Schußweite, die Schlacht beginnt. Der Donner der schweren Geschütze rollt über die Wogen, bald kann de Ruiter eingreifen, dann die Nachhut, und über 8000

Geschütze erkrachen stundenlang in ununterbrochenem Getöse. Schlag um Schlag erfolgen die Breitseiten, aber der kluge de Ruiter versucht nicht dem Feinde den Wind abzugewinnen. Der steife Wind legt die englischen Schiffe so über, daß sie die untersten Geschützreihen fast gar nicht gebrauchen können, während die Kampfseite der Holländer hoch aus dem Wasser liegt. Der Erfolg zeigt sich bald. Um 4 Uhr passiert ein 50 Kanonenschiff bei den „Sieben Provinzen" und erhält dessen glatte Lage mit erschreckender Präzision. Fast unmittelbar danach neigt es sich auf die Seite, schwankt noch einmal zurück und verschwindet in den unbarmherzigen Fluten.

Gegen 5 Uhr wenden die Engländer nordwestlich, sie haben Furcht vor den vlämischen Banken, denen man sich genähert, doch drei von ihren schweren Schiffen, darunter das des Vizeadmirals Barclay werden abgeschnitten, geentert und nach blutiger Gegenwehr genommen. Doch auch die Holländer leiden stark. Tromps Flaggschiff ist so zerschossen, daß es steuerlos auf den Wellen treibt; ebenso ergeht es der „Eintracht", die Admiral van Nees, Ruiters intimer Freund befehligt. Beide sind gezwungen, ihre Flagge auf andern Schiffen zu heißen. Ein anderes Schiff gerät in Brand, der Wind treibt das Feuer auf die „Hollandia" und beide gehen in Flammen auf.

Monk geht vor Anker, um Lecke zu stopfen und seine zerstreuten Schiffe zu sammeln, doch de Ruiter stürmt auf ihn zu, er muß sein Ankertau kappen und der Kampf zwischen den Oberbefehlshabern und ihren Geschwadern beginnt aufs neue, heißer und blutiger, denn je. Der Wind hat nachgelassen, die See ist ruhiger und de Ruiter manöveriert mit bekanntem Geschick, um jetzt den Vorteil des Windes zu gewinnen. 8 Uhr abends bohrt er noch ein 70 Kanonenschiff in den Grund und schneidet mit anbrechender Dunkelheit das Flaggschiff des Kontreadmiral Harmann, die „Injury", ab, um es mit seinen Geschützen furchtbar zuzurichten, obwohl dieser sich mit einem Heroismus wehrt, der die Bewunderung der Holländer herausfordert. Mit fast übermenschlicher Anstrengung schlägt er drei Brander ab, fängt Feuer, aber löscht es und ihn rettet das Dunkel der Nacht. Die letzte Kugel, die er abschießt, ist für die Holländer verhängnisvoll, sie zerschmettert Cornelis Evertzen, einen ihrer tüchtigsten Admirale. Noch zwei englische Schiffe gehen in Flammen auf. Sie leuchten wie riesige Fackeln

schaurig durch die Nacht und erlöschen zischend in den Fluten. Dann verstummt der Donner der Geschütze, die Nacht breitet ihren düstern Mantel über die Kämpfenden und trennt sie. Bis jetzt sind die Holländer Sieger geblieben; wird das Kriegsglück ihnen auch morgen treu bleiben? De Ruiter hofft es zuversichtlich, sein scharfes Auge hat keinen Feigling entdeckt unter den Seinen. Alle sind tapfer gewesen, er darf ihnen vertrauen.

Der zweite Tag bricht an; er findet jeden auf seinem Posten voll Mut und Vertrauen auf Sieg.

Die Zahl der holländischen Schiffe ist stark gelichtet. Von den 80, welche gestern den Kampf begannen, fehlen zwanzig, doch ist keines in feindliche Hände gefallen; sie sind gesunken, verbrannt oder als gefechtsunfähig nach Texel geschleppt. Die Feinde sind schlimmer daran, nur noch einige 50 stehen gegenüber, doch auch ihr Mut ist nicht gebrochen.

Um 9 Uhr morgens passieren sich beide Flotten auf kurze Entfernung bei mäßigem Winde und ruhiger See. Die Geschütze donnern, die Kugeln peitschen das Wasser und schlagen krachend ein. Es fliegen die Splitter, die zerschossenen Segel flattern und Blut rötet die Verdecke, doch der erste Waffengang bringt keine Entscheidung und es geht kein Schiff verloren.

1½ Stunden verhindert Windstille die Fortsetzung des Kampfes, dann springt frische Brise auf und es gelingt de Ruiter, mit dem größten Teile seiner Schiffe dem Feinde den Wind abzugewinnen; die Geschütze erkrachen aufs neue; schon will der Admiral das Signal zur allgemeinen Enterung geben, da muß er seinen Plan ändern. Tromp ist es nicht gelungen, mit sechs Schiffen luwärts der Engländer zn kommen und er steht in Gefahr, von der Uebermacht erdrückt zu werden. Der kühne Mann hat mit seiner geringen Macht einen Stoß auf das feindliche Centrum unternommen, aber er ist furchtbar zugerichtet und seinen sämtlichen steuerlosen Schiffen droht Vernichtung; eines ist bereits durch einen Brander in Flammen gesetzt, der übrigen harrt dasselbe Schicksal.

Da erscheint de Ruiter. Seine gewaltigen gut gezielten Breitseiten brechen ihm Bahn, überall weicht der Feind erschreckt vor ihnen, und die sechs Schiffe Tromps sind gerettet. Zwar sind sie nicht mehr

gefechtsfähig, aber de Ruiter öffnet ihnen den Weg zum Rückzug und sie können ungehindert vom Feinde nach dem Texel segeln, während er selbst bei der Flotte bleibt.

Monk ist außer sich über die entgangene Beute. Er gibt Signal zum Sammeln, um den jetzt viel schwächeren Gegner zu erdrücken. Er steht zwei gegen eins; dazu tritt eine große Zahl Brander, die von allen Seiten de Ruiter zu umringen suchen. Monk wendet, um sich mit dem Rest seiner Flotte zu vereinigen und sich dann mit seiner ganzen Macht auf seine Gegner zu stürzen. Der Kampf entbrennt von beiden Seiten mit unerhörter Wut, es ist ein furchtbares Morden. Aber alle Versuche, die holländische Linie zu durchbrechen, scheitern an deren enger Geschlossenheit. Wo die Engländer es versuchen, sprüht ihnen vernichtender Eisenhagel entgegen. Kein Holländer wankt; auch hier erntet de Ruiter, was er im vorigen Jahre gesäet; seine Manöver tragen gute Früchte.

So wogt die Schlacht noch stundenlang. Bis 4 Uhr sind bereits sechs englische Schiffe in den Grund gebohrt, zwei durch die „Sieben Provinzen", ein siebentes ist verbrannt. Die Holländer haben keines verloren; doch da jubelt die englische Flotte, die Admiralsflagge de Ruiters ist verschwunden. „Sieg, Sieg!" ertönt es aus Tausenden englischer Kehlen. Wiederum versucht Monk einen Durchbruch, aber ebenso vergebens; nur brechende Masten, splitternde Raaen und hunderte von zerschmetterten Mannschaften zeugen von dem gescheiterten Versuch. Da erscheint die Flagge auf dem Schiffe des Admirals van Nees von neuem. De Ruiters abgeschossene Großstenge war mit der Flagge auf Deck gestürzt, er ist eine Zeit lang aus der Linie zur Reparatur gefahren und hat seinen treuen Freund ersucht, solange den Oberbefehl zu übernehmen. Zweimal noch führt dieser die eng geschlossene Linie gegen den Feind und der Tod hält reiche Ernte, doch den dritten Angriff warten die Feinde nicht ab, sie fliehen, gejagt von den Holländern; nur Windstille und Nacht retten sie vor Vernichtung. Es sind nur noch 38, und die Holländer zählen 59 Schiffe.

Aber noch ist keine Entscheidung da. Die Nacht wird wie die vorige benützt, um die Schiffe wieder möglichst kampffähig zu machen und die flaue Brise läßt hoffen, die Gegner am nächsten Tage noch einzuholen, bevor sie die Themse erreichen können.

Der 13. Juni bricht an, ein wundervoller Tag, klarer Himmel, ruhige See, flaue Brise. Die ganze Natur atmet Frieden. Es ist der erste Pfingsttag, aber der Friede hat keinen Raum im Herzen der Tausende, die kampfesmutig sich hier gegenüberstehen. Dort handelt es sich um die Herrschaft des Meeres und materielle Vorteile, hier um die Verteidigung der schwer errungenen Freiheit, des Vaterlandes, des eigenen Herdes. Aber es ist auch der Jahrestag der schmählichen Niederlage bei Lowestoft; es gilt für die Holländer, die Scharte auszuwetzen, darum vorwärts und die letzte Kraft darangesetzt!

Vae victis! wenn sie den Feind erreichen, doch der Wind ist zu schwach und es ist unmöglich, ihm nahe zu kommen oder ihn abzuschneiden. Bis nachmittags 4 Uhr dauert die fruchtlose Verfolgung, da ändert plötzlich Monk seinen Kurs. Am westlichen Horizont tauchen Mastspitzen auf und Monk steuert ihnen entgegen. Es ist Prinz Robert mit 25 frischen Schiffen. Er hat die Franzosen aufgesucht, aber sie ebensowenig gefunden, wie auch de Ruiter. Jetzt ist er umgekehrt, am Abend vereinigt er sich mit dem Oberbefehlshaber und die Engländer sind wieder die stärkeren, 63 gegen 59, und von ersteren 25 vollständig frisch, während die Holländer in der dreitägigen Schlacht furchtbar gelitten haben.

Doch de Ruiter und die Seinen verlieren nicht den Mut und ein unerwartetes Ereignis erhöht ihn noch. Eins von Monks Schiffen, das größte und mächtigste seiner Flotte, der „Prince Royal" von 92 Kanonen gerät auf der Galloper Sandbank auf den Grund. Es ist das Flaggschiff desselben Admiral Ascue, der sich gelobt, die Niederlage von Plymouth an de Ruiter zu rächen. Wohl hat er alles gethan, das Gelübde zu lösen. Ein Viertel seiner Mannschaft ist tot, ein größerer Teil liegt verwundet in seinem Blute, doch vergebens. Bewegungslos sitzt sein Schiff, der Stolz der ganzen Flotte, auf dem tückischen Riff. Vergebens sind seine Signale um Hilfe; seine Kameraden fliehen und die holländischen Brander nahen. Der tapfere Mann sieht dem drohenden furchtbaren Tode kühn ins Auge, er zieht ihn der Gefangenschaft vor, aber darf er auch die brave Mannschaft, die Hunderte Verwundeter ihm weihen? Nein! er darf es nicht, und mit blutendem Herzen streicht er die Flagge.

Und als er mit verhaltenen Thränen dem Sieger seinen Degen

übergibt, da wird er gezwungen, noch Zeuge eines traurigen Schauspiels zu werden. De Ruiter läßt durch die Brander das Schiff anzünden. Die Lohe schlägt überall empor, bald gleicht der „Prince Royal" nur noch einem brennenden Berge, dann folgt eine sinnebetäubender Donnerschlag, eine gewaltige Feuergarbe schießt hoch zum Himmel auf. Tausende verkohlter Trümmer bedecken das Meer und die Wogen schließen sich brandend über dem den Manen Wassenaars gebrachten Totenopfer.

Doch heute wird die Schlacht nicht mehr erneuert, erst morgen wird die letzte Entscheidung fallen. Monk läßt noch drei seiner gefechtsunfähigen Schiffe in Flammen aufgehen und es werden den Holländern so viel weniger gegenüberstehen. In der Nacht können die über alle Maßen erschöpften Mannschaften de Ruiters etwas ruhen, um frische Kräfte zu sammeln. Er steuert unter kleinen Segeln östlich, um aus der Nähe der Sandbänke fortzukommen und freies Wasser für seine Manöver zu gewinnen, in denen er Meister ist.

Am andern Morgen geht er in drei Geschwadern und geschlossener Linie gegen den Feind, dessen Vorhut Prinz Robert führt. Es ist gutes Wetter, der Kampfplatz zwischen Nord Foreland und den vlämischen Banken. Um 9 Uhr folgt der erste Zusammenstoß; mit unwiderstehlicher Gewalt brechen die drei niederländischen Geschwader durch die feindliche Linie und bringen sie in Unordnung; doch sie sammelt sich wieder und leistet den tapfersten Widerstand. Die zu Ruiters Geschwader gehörige „de Liefde" von 60 Kanonen legt sich einem 80 Kanonenschiff längsseit und sie wechseln Lage um Lage. Der Holländer leidet am meisten; schon nähern sich ihm Brander, da entsetzt ihn de Ruiter; wo er die Seinen in Gefahr sieht, da erscheint er als Retter und ist überall, wo der Kampf am heißesten wütet.

Noch zweimal durchbricht er die feindliche Linie; drei von seinen Schiffen geraten in Brand; bei zweien wird das Feuer gelöscht, das dritte fliegt in die Luft, doch die Engländer fahren nicht besser; Prinz Roberts Schlachtschiff wird gefechtsunfähig.

An anderer Stelle wird Tromps Schiff so übel zugerichtet, daß er dem von Monk und einem Brander bedrohten „Dom von Utrecht" nicht zu Hilfe kommen kann. Dieses sieht sich verloren und streicht die

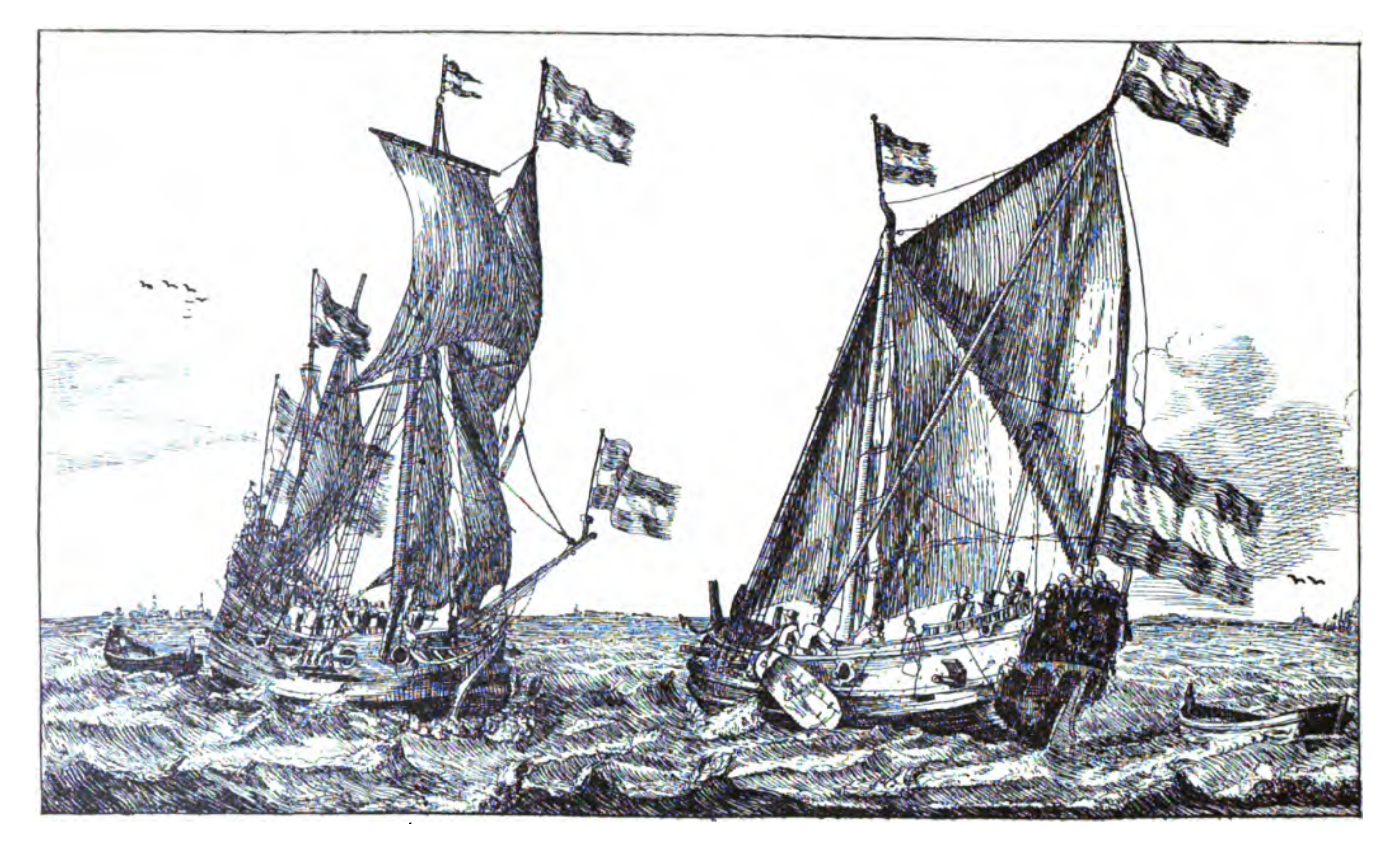
Flagge. Bevor es jedoch von den Engländern fortgeführt werden kann, wird es von zwei holländischen Schiffen zurückerobert.

So wogt der Kampf bis zum Abend, doch de Ruiter ist entschlossen, noch vor der Nacht unter allen Umständen eine Entscheidung herbeizuführen. Die Kräfte seiner Leute sind erschöpft, er kann sie nicht auch noch einen fünften Tag auf die Probe stellen und fordert von ihnen eine letzte Anstrengung. Sein Signal ruft zu einem allgemeinen konzentrierten Angriffe und mit dem Mute der Verzweiflung und Todesverachtung stürzt sich die ganze holländische Flotte auf das feindliche Centrum. Der Zusamenstoß ist furchtbar. Tausende von Geschützen feuern und ihr Donner läßt die Luft erzittern. Die Geschosse sausen und die ganze Meeresfläche ist ein Schlachtfeld, auf dem der Tod grausige Ernte hält.

Immer näher rücken die Holländer; man hört das Krachen der Bordwände gegeneinander; mit Siegesgeschrei stürmen sie auf die geenterten englischen Schiffe; Kapitän Bruinsfeld erobert zwei ineinander verwirrte zugleich. Sie werden wieder genommen und abermals zurückerobert; das eine sinkt, das andere wird als Prise fortgeführt, es ist der „Essex" von 58 Kanonen und ebenso ergeht es der „Couvertine" und „Giroflier".

Anderthalb Stunden währt das mörderische Ringen, in dem noch zwei englische Schiffe in Grund gebohrt werden, während die Holländer keines verlieren. Da entsinkt den ersteren der Mut, sie kämpfen gegen wahre Dämonen und eine Fortsetzung der Schlacht droht ihnen mit völliger Vernichtung. Monk gibt das Signal zum Rückzuge, der in regellose Flucht ausartet. Triumphierend folgen die Holländer; fast haben sie die Feinde erreicht, da senkt sich ein dichter Nebel herab; es scheint, als ob die Natur selbst dem furchtbaren Morden ein Ziel setzen wollte.

Die Schlacht, eine der gewaltigsten und denkwürdigsten, die seit unserer Zeitrechnung auf den Fluten des Meeres geschlagen, ist beendet und die Holländer sind Sieger geblieben. De Ruiter läßt Signal zum Sammeln machen und bleibt während der Nacht auf dem Schlachtfelde; doch am andern Morgen ist kein Feind mehr zu sehen. Die Holländer haben 4 Schiffe eingebüßt, von denen aber keines in feindliche Hände gefallen, und 800 Tote sowie 1200 Verwundete, unter den ersteren



Avis-Jachten.

Admiral Evertzen, zwei Divisionschefs und sieben Kapitäne. Der englische Verlust beträgt 23 Schiffe, darunter 6 Prisen, sowie zwischen 5—6000 Mann Tote und Verwundete. Zwei Admiräle und 8 Kapitäne sind gefallen, Admiral Ascue und 3000 Gefangene befinden sich in den Händen der Holländer.

Am 14. Juni traf de Ruiter mit 58 großen Schiffen in den Wielingen ein. Mit 80 hatte er die Schlacht begonnen. Mit Ausnahme der 4 gesunkenen oder verbrannten waren die übrigen als gefechtsunfähig oder um Prisen zu geleiten, nach dem Texel geschickt.

Die Freude und der Jubel bei Rückkehr der ruhmgekrönten Sieger war im Lande ohne gleichen und de Ruiter wurde von den ihm allerseits bewiesenen Ehrenbezeugungen fast erdrückt. Allerdings war ihm nächst Gott der glückliche Ausgang der Schlacht zu danken. Seine rastlose Thätigkeit, seine bewunderungswerte Umsicht und seine Erfahrung hatten die Flotte vorbereitet, den begeisterten Mut und die selbstlose Hingebung seiner Untergebenen hatte er durch sein hehres Beispiel geweckt, das unbegrenzte Vertrauen, das sie zu ihm hegten, hatte den Sieg gesichert. Jetzt durfte er mit vollem Recht „der Schirm und das Schild des Vaterlandes" genannt werden.

Sein tapferer Mitkämpfer der jüngere Tromp, der nicht weniger als dreimal sein Flaggschiff wechseln mußte, wurde ebenfalls Gegenstand dankbarer Verehrung und Auszeichnung seitens des Staates, und dennoch war der so hervorragende Held nicht großherzig genug, um seine Animosität gegen de Ruiter zu begraben. Daß de Ruiter Ascues Flaggschiff „Prince Royal" aus militärischen Rücksichten, um es nicht wieder in die Hände der Engländer fallen zu lassen, hatte verbrennen lassen, brachte ihn noch mehr auf. Er hatte mit seinem Geschwader das Streichen der Flagge erzwungen. Durch das Verbrennen entgingen ihm und seinen Mannschaften die Beute, sowie außerdem 30,000 Gulden Belohnung; er ließ sich hinreißen, das ihm vermeintlich zugefügte Unrecht de Ruiter nachzutragen und dadurch einige Wochen später die Wohlfahrt des ganzen Landes auf das Spiel zu setzen.

Trotz des glänzenden Sieges ruhten die Generalstaaten nicht auf ihren Lorbeeren und unter de Ruiters und des Ratspensionärs Leitung wurde die Reparatur und Verstärkung mit einer Energie in die Hand genommen, die an das Unglaubliche grenzte und die dem gefangenen

Admiral Ascue auf das Höchste imponierte. Zu ihrem bewundernden Staunen erlebte die Welt das für unmöglich gehaltene Schauspiel, daß die holländische Flotte am 5. Juli 1666, also 20 Tage nach der Schlacht bei Northforeland unter de Ruiters Oberbefehl mit 75 Schiffen und 7 Brandern wieder in See gehen konnte.

Eine anfänglich beabsichtigte Landung in England mußte wegen entgegenstehender Hindernisse aufgegeben werden und de Ruiter sich darauf beschränken, vor der Themse das Auslaufen der englischen Flotte zu erwarten. Er mußte 3 Wochen auf ihr Erscheinen harren. Am 1. August ging sie in See; sie zählte 90, die holländische 88 große Schiffe außer Avisos und Brandern und die Stärke beider war ziemlich gleich. Als Zweitkommandierenden hatte de Ruiter den Admiral Jan Evertzen, den Bruder des im vorigen Kampf gefallenen Admirals. Nach der Schlacht bei Lowestoft hatte ihn die Volksmeinung fälschlich beschuldigt, nicht seine Schuldigkeit gethan zu haben, und er seinen Abschied genommen, in der Absicht, nicht mehr zu dienen. Jetzt jedoch bot er seine Dienste wieder an, „da er wünsche, für das Vaterland sein Leben zu opfern, so wie sein Vater, vier von seinen Brüdern und einer seiner Söhne das Glück gehabt hätten, in verschiedenen Gefechten gegen die Feinde des Staates auf dem Bette der Ehre sterben zu dürfen." Die Generalstaaten waren natürlich sehr erfreut über dies Anerbieten eines Mannes aus solchem Heldengeschlechte und übertrugen ihm sofort die Stellung als Zweitkommandierenden der Flotte.

Vor Beginn der Schlacht mahnte de Ruiter nochmals seine Befehlshaber, nur im dringendsten Notfalle sich von seiner Flagge zu trennen, aber leider war es gerade die Nichtachtung dieser Worte, die zu großem Unglück führen sollte.

Mit Tagesanbruch am 4. August kamen beide Flotten einander in Sicht, aber bei der flauen Brise waren sie erst gegen Mittag auf der Höhe von Harwich in Schußweite. Die holländische Vorhut unter Evertzen begann den Kampf, dann griff das Centrum an, aber nur mit einem Teile seines Geschwaders, die übrigen waren wegen des schwachen Windes zurückgeblieben. Der Kampf wurde bald sehr heiß, und de Ruiter kam in eine kritische Lage. Vergebens sah er sich nach Tromp um; dieser lag mit der Nachhut auf weite Entfernung und

machte keine Miene, zu Hilfe zu kommen. Er trieb nur weiter westlich; die dadurch entstehende Lücke zwischen Centrum und Nachhut benutzten die Engländer zum Durchbruch der holländischen Linie und Monk warf sich mit ganzer Macht auf de Ruiter. Vier Linienschiffe von 100 Kanonen und noch andere umringten ihn und seine wenigen Gefährten und beschossen ihn. Drei lange Stunden währte dieser schreckliche Kampf, aber de Ruiter leistete so heroischen Widerstand, und seine Geschütze sprühten ein so verderbliches Feuer, daß er den furchtbaren Angriff abschlug und die Engländer endlich von ihm abließen. Monk mußte sein Flaggschiff wechseln, das seinige war gefechtsunfähig geworden.

De Ruiter glaubte Atem schöpfen zu können, doch da sah er zu seinem Schrecken die Vorhut in voller Flucht. Er stand starr, konnte Evertzen, der Sohn eines Heldengeschlechts fliehen? Aber vergeblich waren alle Signale, nichts brachte die Fliehenden zu ihrer Pflicht zurück, während Tromp in weiter Ferne als unthätiger Zuschauer lag.

Jetzt kehrte Monk zum Angriff zurück, um sich auf den von allen Seiten verlassenen Gegner zu werfen. Dieser steht mit 8 Schiffen gegen 20, aber sein hehres Beispiel stempelt jeden seiner Untergebenen zum Helden. Vier Kapitäne fallen, aber die Lieutenants füllen ihre Plätze und de Ruiter erfährt bis zum Abend nichts von diesen Verlusten. Vor allem ist van Nees seines großen Freundes treueste Stütze und weicht nicht von seiner Seite. Zwei englische Schiffe werden in den Grund gebohrt, Monk weicht, aber kehrt zurück zu einem dritten Angriff und de Ruiter fühlt, daß er zur Behauptung des Schlachtfeldes zu schwach ist. Er muß den Rückzug antreten, denn seine Schiffe sind kaum noch manövrierfähig. Er steuert nach der holländischen Küste zu, stets bedrängt von den Feinden, aber fügt ihnen soviel Schaden zu, daß sie mit anbrechender Nacht den Kampf aufgeben müssen.

Es war die höchste Zeit, die Schiffe zerschossen, die Mannschaften dezimiert und zum Tode ermattet, die Widerstandskraft erschöpft und doch können sie keine Ruhe erhalten, denn während der Nacht müssen die Schiffe wieder so gut wie möglich gefechtsbereit gemacht werden. Wenige Worte des von ihnen vergötterten Admirals beseelen sie mit neuem Mute und lassen sie Unglaubliches leisten. Um Mitternacht

trifft de Ruiter mit der weichenden Vorhut zusammen und erfährt auch den Grund der Flucht. Evertzen war nicht feig, nicht treulos gewesen, ebensowenig sein Kontreadmiral de Vries. Bei ihren Angriffen auf die feindliche Vorhut hatten sie sich wie die Löwen geschlagen, aber sie waren beide kurz nacheinander gefallen, ebenso der Divisionschef und mehrere Kapitäne. Die plötzlich ihrer vornehmsten Führer beraubte Vorhut geriet ins Schwanken, es gelang dem Feinde, eines ihrer Schiffe in den Grund zu schießen, ein anderes in Brand zu stecken und nun hatte die übrigen eine vollständige Panik ergriffen.

Während der Nacht folgten die Engländer mit 22 Schiffen de Ruiters 8, welche die demoralisierte Vorhut deckten. Dann begann der zweite Tag dieser unglücklichen Schlacht, blutig, schreckenerregend, wie nur je. Ein Dritteil von de Ruiters Geschützmannschaften war kampfunfähig, er stellte Seesoldaten dafür ein, aber seine Leute wurden immer weniger, denn die Engländer richteten ihr Feuer fast allein auf sein Flaggschiff; vor allem wollten sie ihn verderben, sie wußten, daß sie dann leichtes Spiel haben würden, aber er stand inmitten des ihn umsausenden Eisenhagels wie gefeit. Er wich und wankte nicht in diesem schrecklichen Chaos und mit ehrfurchtsvoller Scheu blickten die Seinigen zu ihm auf, der durch sein Beispiel sie anfeuerte, bei einem so gewaltigen Ansturm nicht zu erliegen.

Mitten im heftigsten Kampfgewühl ließ er den treuen van Nees an Bord holen. Sein Mut, sein Gottvertrauen schienen von ihm zu weichen, er bedurfte jemand, der ihm nahe stand, um auszusprechen, was seine Seele bedrückte. Sie gingen in die Kajüte; es wurde nicht viel gesprochen, aber als sie sich stumm die Hände drückten, da durchzuckte tiefer Schmerz die Gemüter der beiden edlen Männer.

„Wie unglücklich sind wir", preßte endlich de Ruiter hervor, „ich wollte, ich wäre tot".

„Auch ich", erwiderte van Nees, „aber man stirbt nicht, wenn man es wünscht. Mut, mein Freund, Gott wird uns nicht verlassen. Laß uns weiter kämpfen bis zum letzten Mann. Hier hast Du meine Hand, ich werde dich nicht verlassen".

„Das weiß ich van Nees, du bist immer treu gewesen wie Gold". „Ja", sagte de Ruiter, „indem er sich hoch aufrichtete und die Augen wieder im alten Glanze strahlten, „du hast Recht, der alte Gott lebt

noch. Wir wollen weiter kämpfen und sollten wir uns in dieser Welt nicht wieder sehen, dann wird es droben sein".

Sie verließen die Kajüte, hatten aber noch nicht die Thüre erreicht, da durchschlug krachend ein Geschoß die Bordwand und zerschmetterte den Platz, auf dem sie vor wenigen Sekunden gesessen. Mit vielsagendem Blicke sahen sich beide an; ja, der alte Gott lebte noch, und sie schieden mit neuem Mute im Herzen.

Der Kampf nahm seinen Fortgang; Monk preßte mit aller Macht auf de Ruiter. Sein einziger Gedanke war, den Helden gefangen zu nehmen und er glaubte sich schon des Erfolges sicher. Er wagte nicht zu entern, aber er entsandte Brander und nur de Ruiters wiedergewonnene Kaltblütigkeit vermochte sie abzuwehren, als Alle sich schon verloren glaubten. Durch ein kühnes Manöver entging er dem letzten und gefährlichsten und brachte dadurch dessen geleitende Fregatte unter die Breitseite von van Nees, der auf 100 Schritte ihr eine vernichtende Lage zusandte, die sie außer Gefecht setzte. Monk war außer sich über das Mißlingen seines Planes. Noch einmal segelte er mit 5 schweren Schiffen auf Pistolenschußweite auf die „Sieben Provinzen" heran und gab ihr ebensoviele Breitseiten. Es war, als sollte kein Atom von dem unglücklichen Schiffe übrig bleiben. „Oh, mein Gott", rief de Ruiter in bitterm Schmerz, „ist denn unter so viel tausend Kugeln keine, die mich trifft?"

Nein, es war keine darunter, aber sie waren auch die letzte Prüfung, die er erlitt. Monk bog plötzlich mit seiner Flotte westlich ab; man war nahe an die holländische Küste gelangt, und er fürchtete die davorliegenden gefährlichen Sandbänke.

Der alte Gott lebte noch. Wie kurz zuvor, als die Kugel in die Kajüte schlug, hatte seine Hand wieder unsichtbar den Helden bewahrt.

Vorhut und Centrum liefen noch am selben Tage in die Wiekingen ein, Cromp mit der Nachhut kam erst am folgenden Tage. Anstatt, wie befohlen, sich nicht von de Ruiters Flagge zu trennen und ihm, als er in Not war, Hilfe zu leisten, hatte er die englische Nachhut scharf angegriffen, sie geschlagen und sie die ganze Nacht verfolgt, bis er sah, daß sie sich nicht mehr schlagen wollte.

De Ruiter berichtetete natürlich über dies unverantwortliche Be-

nehmen an die Generalstaaten und Tromps Verteidigungsschrift war in so maßlosen und beleidigenden Ausdrücken für de Ruiter abgefaßt, daß sie den höchsten Unwillen jener erregten, einstimmig seine Absetzung beschlossen und diese ihm in öffentlicher Versammlung verkündet wurde.

Das Urteil traf den ehrgeizigen Mann wie ein Donnerschlag. Vergebens erbot er sich, de Ruiter jede Genugthuung zu geben und seinen Fehler öffentlich zu bekennen. — Die Generalstaaten verharrten bei ihrem Entschlusse. Alles, was man ihm bewilligte, war, daß er den Abschied in milderer Form erhielt und man ihm gestattete, den Haag zu verlassen, wo er anfänglich unter der Androhung, sonst als Rebell behandelt zu werden, sich aufzuhalten gezwungen werden sollte. Gebrochen an Geist und Körper zog er sich in das Privatleben zurück.

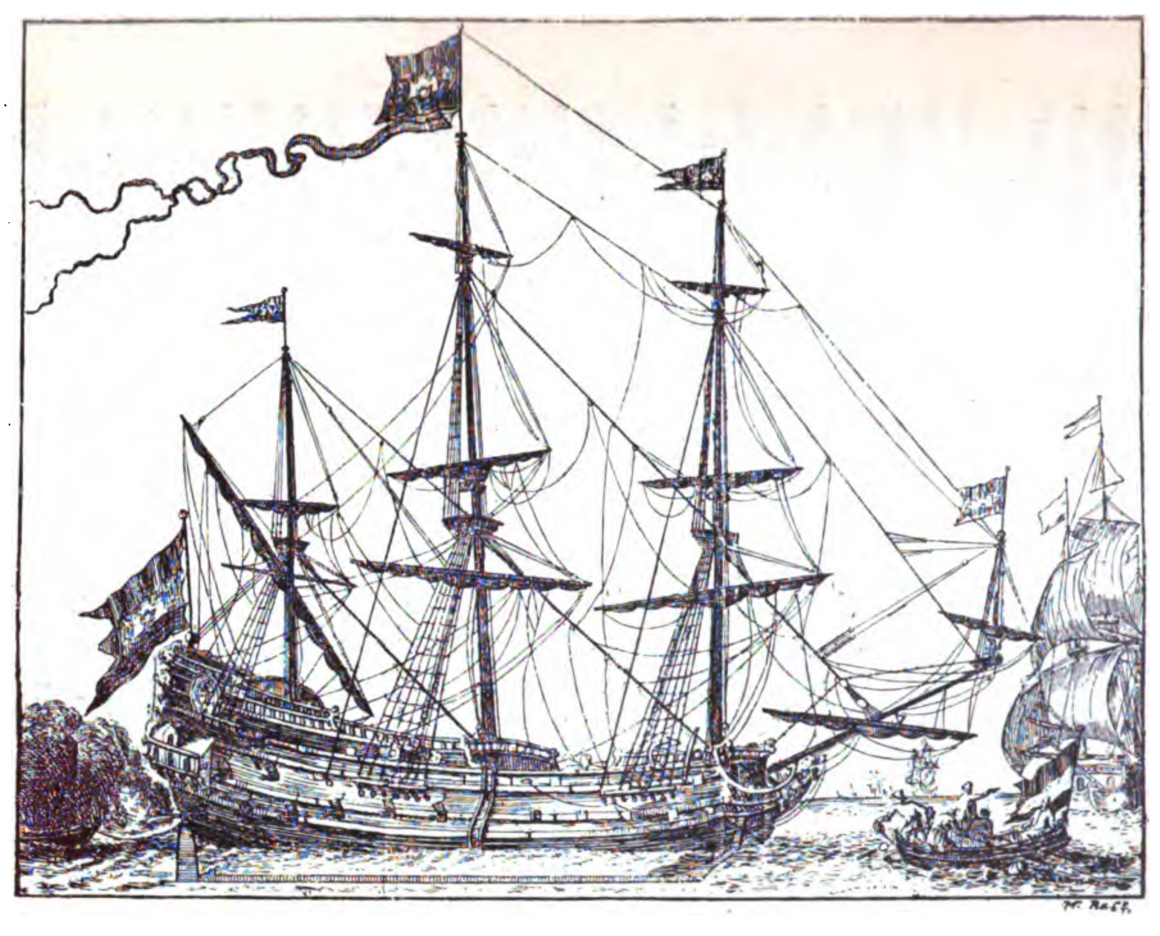
Trotz der unglücklichen Schlacht hatten die Holländer nur zwei Schiffe verloren, die Engländer sechs; dagegen erlitten erstere kurze Zeit darauf ganz beträchtlichen Schaden. Monks Flotte blieb in See, erschien am 7. August vor der Reede von Vlie und verbrannte dort 140 Handels- und 2 Kriegsschiffe, sowie eine Stadt auf Terschelling.

Durch seinen Rückzug hatte de Ruiter sich einen Ruhm erworben, der ganz Europa durchstrahlte. Die Generalstaaten statteten ihm öffentlichen Dank dafür ab, daß er durch seine außerordentliche Tapferkeit und Umsicht die Flotte vor großem Unglück bewahrte.

Ludwig XIV. zeichnete ihn durch Orden und auf andere Weise auf das Höchste aus; französische Edelleute, die als Freiwillige auf de Ruiters Flaggschiff die Schlacht mitgemacht, hatten darüber dem Könige berichtet, „daß de Ruiter Thaten verrichtet, welche menschliche Kräfte übersteigen, und daß der Rückzug ruhmreicher sei, als eine gewonnene Schlacht".

Kurz nach seiner Rückkehr wurde dem väterlichen Herzen des Admirals eine tiefe Wunde durch den Tod seiner lieblichen Tochter geschlagen. Doch nahm er ihn in seiner Frömmigkeit demütig als göttliche Schickung hin und suchte durch um so größere Thätigkeit seinen Kummer zu bekämpfen.

Die Generalstaaten waren durch die verlorene Schlacht keineswegs entmutigt. Um den vom Ratspensionär eingeleiteten Friedens-



Holländische Flüte. (Handelsschiff.)

verhandlungen Erfolg zu versprechen, mußten die Holländer noch einen entscheidenden Sieg davontragen und die Flotte schleunigst wieder schlagfertig gemacht werden. Nach 4 Wochen liefen am 5. September unter Führung de Ruiters 79 Kriegsschiffe und 27 Brander schon wieder aus, um die Engländer aufzusuchen. Sie trafen sie am 10., 90 Schiffe stark, unter Northforeland. Doch sie hielten nicht stand, flohen nordwärts und es kam nur zum Wechseln einiger Kugeln, wobei den Holländern ein 56 Kanonenschiff in die Hände fiel.

Hierbei wurde de Ruiter jedoch von einem persönlichen Unfall heimgesucht. Um einen nahe gekommenen englischen Brander gut zu treffen, richtete er selbst das Geschütz. Dabei flog ihm ein Stückchen brennender Lunte in den Mund und bis in die Luftröhre. Infolgedessen erkrankte er so schwer, daß man einige Tage für sein Leben fürchtete und er zur besseren Pflege schleunigst in seine Heimat gebracht werden mußte. Van Nees übernahm provisorisch den Oberbefehl, aber da er die Engländer nicht zum Schlagen bringen konnte und sowohl Stürme wie Krankheiten sehr viel Schaden anrichteten, kehrte er am 12. Oktober nach Holland zurück.

De Ruiters Krankheit, die überall große Bekümmernis erregte, war sehr schwer. Es dauerte Monate, bevor er wieder dienstfähig wurde, und am 5. Dezember verließ er zum ersten Male sein Haus, um in der Kirche Gott für seine Genesung zu danken. Wie seine Erkrankung überall Kummer erweckte, wurde seine Wiedergenesung im ganzen Lande und nicht zum wenigsten auf der Flotte als ein Freudentag gefeiert und er erhielt überall Beweise der höchsten Achtung, Verehrung und Liebe, die er in so seltenem Grade genoß und verdiente.

Er begann nun sofort seine gewohnte Thätigkeit in Ausrüstung einer großen Flotte zum nächsten Frühjahre. Karl II. schien zwar zum Frieden geneigt, und sowohl der furchtbare Brand, von dem London kurz zuvor heimgesucht war und bei dem 13,000 Häuser und 29 Kirchen eingeäschert waren, wie auch die kriegerische Kraft der Niederlande schien das Friedensbedürfnis zu steigern, allein die Generalstaaten waren nicht so vertrauensselig und erwarteten von einem baldigen entscheidenden Schlage besseren Erfolg, als von langen Verhandlungen, die dem Feinde nur Zeit gaben, um neue Kräfte zu sammeln.

Außerdem drängte der hinterlistige Ludwig XIV. zum Kriege, versprach wiederum Hilfe, welche abermals nicht kam, und wenige Tage nach dem Auslaufen ihrer Flotte erhielten die Generalstaaten die Nachricht von dem Einbruche eines französischen Heeres in Spanisch-Flandern, nach dessen Eroberung Holland direkt der unersättlichen französischen Eroberungslust preisgegeben war.

De Ruiter war am 10. Juni 1667 mit 71 Segeln und der Instruktion in See gegangen, die Engländer auf jede Weise zu schädigen. Um einheitlich und schnell ohne zeitraubende Rückfragen zu handeln, wurde ihm Cornelius de Witt, Bruder des Staatspensionärs als Bevollmächtigter der Generalstaaten beigegeben.

Der Admiral ging direkt nach der Themse und drang ohne Lotsen und Seezeichen am 17. in deren Mündung ein, um zunächst im Königstief zu ankern. Er beschloß das befestigte Chatham anzugreifen, ein Geschwader von 25 leichteren Fahrzeugen zur Zerstörung von 18 Fregatten und 20 Handelsschiffen, die bei Gravesend ankerten, den Fluß hinauf zu schicken und selbst mit dem Gros der Flotte nachzufolgen. Admiral van Gent, der Nachfolger Tromps führte die am 19. aufbrechende Expedition. Windstille zwang ihn jedoch leider auf halbem Wege zu ankern, und dies benutzten die englischen Schiffe, um nach London hinauf zu fliehen. Andern Morgens griff van Gent Sheerneß an; er bestimmte 3 Schiffe zur Beschießung und schiffte 800 Mann Landungstruppen aus. Die Engländer flohen jedoch und das mit Achtzehnpfündern bewehrte Fort wurde ohne Schwertstreich genommen und geschleift. Dabei wurden ungemein große Vorräte im Wert von 4 Tonnen Goldes erbeutet und fortgeführt.

Andern Morgens fanden zur Rekognoscierung entsandte leichte Fahrzeuge zwei Meilen stromaufwärts sechs in Dienst und 12 außer Dienst gestellte Kriegsschiffe, von welchen letztere drei zur Sperrung des Fahrwassers versenkt waren. Van Gent ließ während der Nacht eine zwischen ihnen offen gelassene Fahrrinne markieren und am andern Morgen setzten sich 7 Schiffe und 2 Brander in Bewegung, um ihr Zerstörungswerk zu beginnen, das strenger Befehl des humanen de Ruiter jedoch nur auf Staatseigentum beschränkte und im Gegensatz zu den Mordbrennereien der Engländer im vorigen Jahre Plünderung oder Anzünden von Häusern mit dem Tode be-

drohte. Inzwischen waren auch die Engländer nicht müssig gewesen und hatten bei Chatham alles mögliche zur Verteidigung gethan. Es waren von ihnen noch 4 Brander und 2 Linienschiffe versenkt und eine von Balken getragene schwere Kette über den Fluß gespannt. Hinter dieser Barriere ankerten 4 Linienschiffe und 2 Fregatten als schwimmende Batterien. Zur ferneren Verteidigung lagen 6 andere Schiffe in der Nähe und 2 von Infanterie gedeckte Landbatterien gewährten weiteren Schutz.

Es war eine gefährliche Aufgabe, ein so enges und gesperrtes Fahrwasser zu forcieren, aber de Ruiter schreckte nicht davor zurück und traf mit bewunderungswerter Umsicht alle Maßregeln, um den Erfolg zu sichern. Das größte Hindernis war die Kette, doch da erbot sich der Kapitän van Brakel, das Wagnis mit seiner kleinen Fregatte „Friede“ und einem Brander zu unternehmen. Mit letzterem im Schlepptau segelte er mit steifer Briese und fliegender Fahrt an den übrigen Schiffen unter deren siegesmutigen Zurufen und unbekümmert um das von allen Seiten auf ihn gerichtete feindliche Feuer auf eine Bucht der Kette zu, wo diese etwas tiefer im Wasser lag, und warf den Brander los; sein leichtes Schiff ging über die Kette fort, er hielt auf eine der nächsten Fregatten zu, enterte und eroberte sie nach kurzem Kampfe mit geringem Verlust, während der Brander ihm unmittelbar folgte, aber durch seinen heftigen Anprall die Kette sprengte und die Bahn frei machte, um sich nach wenigen Minuten längseit einer anderen Fregatte zu legen und diese in Flammen aufgehen zu lassen. Ein zweiter Brander versuchte sich am 60 Kanonenschiff „Carl V.“ Er wurde in den Grund gebohrt. Einem dritten erging es nicht besser, aber bevor er sank hatte er sein Werk gethan; „Carl V.“ bramnte und flog in die Luft, nachdem zuvor van Brakel ihn geentert und die Mannschaften nach verzweifelter Gegenwehr zu Gefangenen gemacht hatte.

Nun drängten die übrigen holländischen Schiffe nach; ihre wohlgezielten Lagen machten die Schanzen der Erde gleich und jagten die Infanterie in die Flucht. Dann kam die Reihe an den „Royal Charles“, eines der mächtigsten Linienschiffe von 100 Kanonen, das ohne großen Widerstand erobert wurde, und ihm folgte ein 70 Kanonenschiff, das in Flammen aufging.

Am andern Morgen gingen 7 Holländer als Eskorte von 6 Brandern stromaufwärts, um die 4 Linienschiffe zu vernichten, die als schwimmende Batterien dienten. Vorher war ein stark armiertes Fort, Schloß Upnore zu passieren. Mit außerordentlicher Kühnheit legten sich die Schiffe auf Flintenschußweite vor die Festung und überschütteten sie mit einem Eisenhagel, während die Brander ihren Weg fortsetzten; de Ruiter ging selbst mit, begleitet von Cornelius de Witt. Das 90-Kanonenschiff „Royal London" war das erste Opfer, die ebenso großen „Old James" und „Royal Oak" folgten und bald schlug die glutrote Lohe aus ihren Rumpfen. Das vierte kappte rechtzeitig die Ankertaue und ließ sich stromaufwärts treiben, unverfolgt, weil de Ruiter bei der zunehmenden Enge des Fahrwassers die eigenen Schiffe nicht gefährden wollte.

Nachmittags war das Zerstörungswerk vollendet; der Herzog von York und Monk hatten ihm vom Lande zugeschaut. Wie mochten des Letzteren Gefühle sein, als der Mann, den er am 5. August vorigen Jahres als Gefangenen im Triumph auf die Themse zu bringen hoffte, jetzt als Sieger erbarmungslos den Stolz und die Hauptkraft der britischen Flotte vernichtete!

Der großartige Sieg kostete den Holländern nur geringe Verluste. Sie hatten 50 Tote und noch weniger Verwundete. Die Engländer verloren außer 12 versenkten Fregatten und Brandern 8 ihrer größeren Schiffe. Zwei wurden als Prisen nach Holland gebracht, die übrigen verbrannten. Außerdem machten die Holländer unermeßliche Beute und alles das war nur mit dem Opfer von 8 Brandern gewonnen.

Am andern Morgen ließ sich ihre Flotte langsam flußabwärts treiben. 12,000 an den Ufern aufgestellte Truppen hatten nicht vermocht, das Unheil abzuwenden oder den Holländern nennenswerten Schaden zu thun. Die Verwegenheit der letzteren erfüllte die Feinde mit tödlichem Schrecken und lähmte ihre ganze Energie. Ihren Lotsen war es unbegreiflich, wie de Ruiter durch das eng gewundene Fahrwasser fand, was er nur seiner vollendeten Seemannschaft dankte.

Am 24. ankerte er in der Themsemündung, um sie hermetisch zu blockieren; er entsandte drei Geschwader, um die Küsten zu alarmieren und den Schrecken des holländischen Namens zu vermehren.

Er selbst ging mit Zurücklassung einer genügenden Macht nach Torbay, nahm es und verbrannte zwei Schiffe, ebenso setzte er Portsmouth, Plymouth und Dartmouth durch sein Erscheinen in Angst, aber nirgends durfte Privateigentum angerührt werden.

Als er am 8. August zum zweitenmale vor Plymouth eintraf, kam ein Boot unter Parlamentärflagge heraus. Eine Deputation von hochgestellten Edelleuten überbrachte ihm die Nachricht vom Abschlusse des Friedens in London. Obwohl er und de Witt sich im Interesse des Vaterlandes über die Kunde sehr freuten, wurde beschlossen, die Feindseligkeiten fortzusetzen, bis sie durch die Generalstaaten bestätigt würde.

De Ruiter kreuzte deshalb weiter an der englischen Küste, machte hier und dort Demonstrationen und Landungen und hielt das ganze Land in tötlicher Furcht und Aufregung, während der vor der Themse zurückgelassene van Nees nochmals bis Gravesend vordrang und drei Kriegsschiffe verbrannte. Am 5. September kam der Befehl der Generalstaaten zur Einstellung aller Feindseligkeiten, de Ruiter blieb noch eine Zeitlang in See und kehrte mit unsterblichem Ruhm bedeckt am 25. Oktober nach dem Texel zurück.

Die französische Hilfe war ausgeblieben, aber Ludwig XIV. in seiner Hoffnung, daß die beiden Rivalen sich gegenseitig vernichten würden, getäuscht. Holland ging mächtig und glänzend mit dem stolzen Bewußtsein aus dem Kampfe hervor, ihn allein ausgefochten zu haben. De Ruiter hatte für Holland die Meeresherrschaft erobert, den wortbrüchigen Karl II. gedemütigt und ihn gezwungen, um Frieden zu bitten. Sein Ruhm hallte in der ganzen Welt wieder und das dankbare Vaterland zollte ihm die höchsten Ehren. Ebenso erhielten die ihm untergebenen tapferen Admirale und Kapitäne, sowie die Mannschaften ehrende Auszeichnungen und außer den Prisengeldern hohe Geldsummen.

Vier Jahre herrschte jetzt Friede. Dieselbe Kraft und Energie, welche die Niederlande zum Schutz der eigenen und der Freiheit des Meeres entwickelt, wandten sie jetzt friedlichen Beschäftigungen zu. Handel und Wandel blühten empor, der Wohlstand hob sich zusehends, die Kolonien wuchsen an Zahl und ihre Handelsflotten deckten alle

Meere. Jeder war zufrieden und hatte nur den einen Wunsch, daß es so bleiben möge.

Vor allen erfreute sich de Ruiter dieser friedlichen Ruhe, in der er zum erstenmale in seinem sturmbewegten Leben in glücklicher Häuslichkeit still und zurückgezogen leben durfte. Haus und Familie waren seine Welt, die ihm vollste Befriedigung gewährten, und nur einem kleinen Kreise naher Freunde war es verstattet, an diesem stillen Glücke teilzunehmen und in trauter Unterhaltung mit dem ehrenfesten, gottesfürchtigen und so demütig bescheidenen Helden ihre Gedanken auszutauschen.

Welch wunderbarer Kontrast offenbarte sich in dem Wesen dieses Mannes! Wer, der es nicht wußte und der ihn in seinem friedlichen Hause sah, wo er in so harmloser Weise mit Frau und Kindern verkehrte oder mit leuchtenden Augen auf die Spiele seiner Enkel einging, würde den de Ruiter wiedererkannt haben, der sonst in grausigem Kampfe mit den Elementen Sturm und See bezwungen, der im Aufruhr der Natur mit derselben eisernen Ruhe und demselben Gottvertrauen seine Befehle erteilte, wie im Getümmel der blutigsten Schlacht, in der ringsum Verderben sprühte?

Hier der mit unsterblichem Ruhm bedeckte Held, der Schrecken der Feinde, der siegreiche Feldherr — dort der liebende Gatte und Vater, auf dessen Zügen das tiefempfundene Glück wiederstrahlte, nicht mehr zu jenen wilden Kämpfen gezwungen zu sein, die seiner innersten Natur so sehr widerstrebten. Hier in seinem Heim gab er sich, wie es ihm ums Herz war, dort draußen folgte er nur den Geboten der Pflicht, dem Rufe des geliebten Vaterlandes. Deshalb vermochten auch alle auf ihn gehäuften Ehren keinen Einfluß auf ihn zu üben und seinen einfachen Sinn zu wandeln. Er blieb bis zu seinem Tode stets der fromme demütige Knecht Gottes, als dessen Werkzeug er sich betrachtete, um seinem Vaterlande Dienste zu leisten.

Die Hoffnung auf längere friedliche Zeit erfüllte sich jedoch leider nicht. Bereits 1671 wurde er abermals auf den Schauplatz gewaltiger Kriege gerufen, um zunächst eine große Flotte von 70 Schiffen auszurüsten, wozu Ludwig's XIV. Rechtverletzungen trieben, der im folgenden Jahre den Krieg erklärte. Holland stand wiederum allein, denn Karl II., mit dem die Generalstaaten einige Jahre zuvor ein

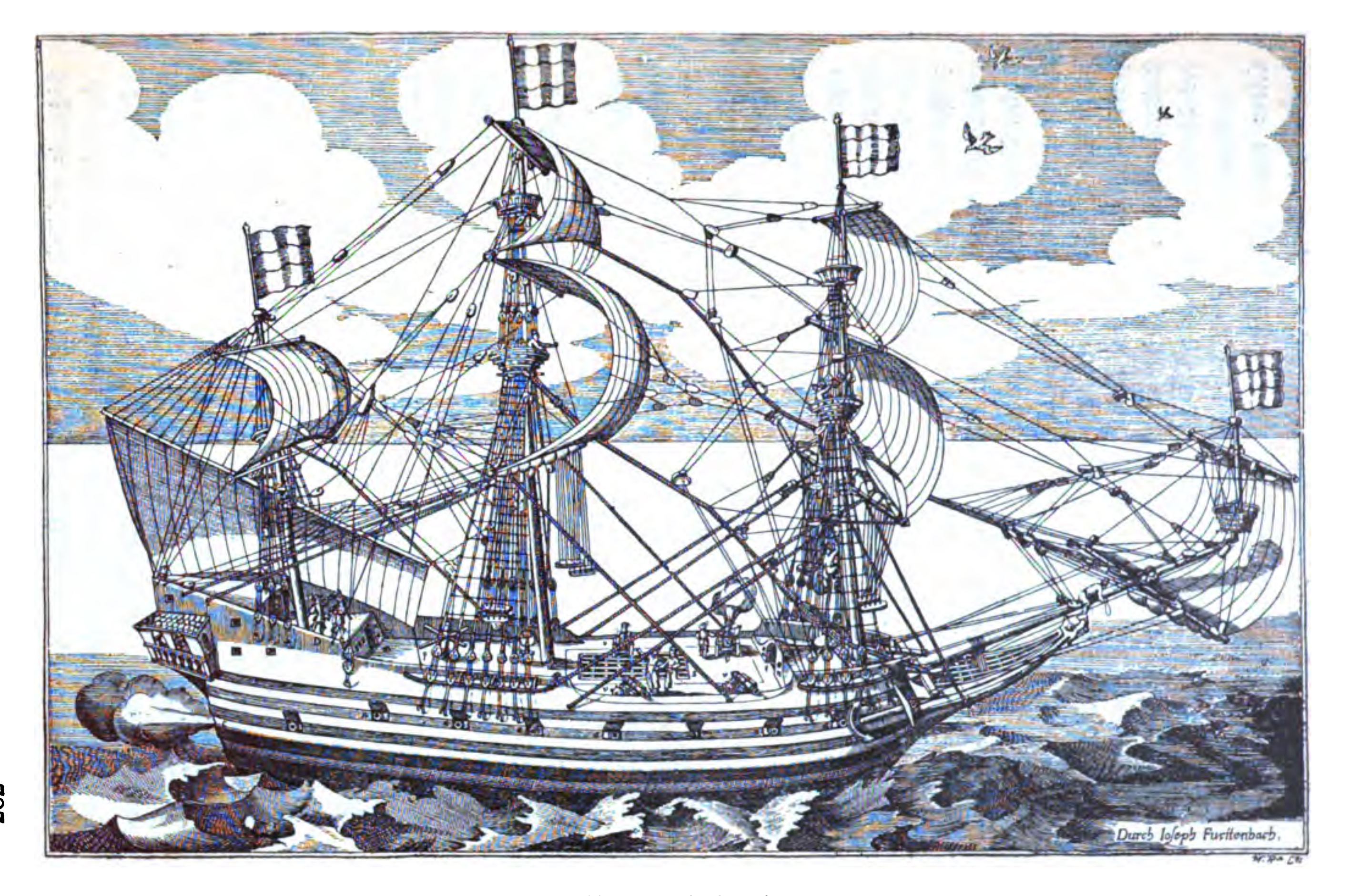
Bündnis geschlossen, brach abermals sein Wort und verbündete sich mit Frankreich, um den verhaßten Rivalen, dessen Handelsflor er beneidete, gänzlich zu vernichten. Eine haltlose Beschuldigung mußte den Vorwand dazu geben. Holland sollte England beleidigt haben, weil es die im Frieden von Breda eingegangene Verpflichtung, die englische Herrschaft zur See durch Herunterlassen der Segel anzuerkennen, versäumt habe. Jene Klausel forderte dies aber nur in englischen Gewässern, und dieser Fall hatte sich außerhalb derselben zugetragen.

Vergebens bemühten sich die Generalstaaten, den Streitpunkt auszugleichen; England wollte den Krieg und überfiel noch während der Verhandlung ein holländisches, von fünf Kriegsschiffen geleitetes Konvoy von 17 Handelsfahrzeugen im Kanal. Man hoffte, mit dem reichen Fange die Kriegskosten zu decken, fand aber eine solche Gegenwehr, daß nur vier Handelsfahrzeuge und ein Kriegsschiff gekapert, die übrigen Angreifer aber mit blutigen Köpfen heimgeschickt wurden.

Nach diesem Bruch des Völkerrechts, der außerdem so wenig Ehre und Vorteil eingebracht, erließ Karl am 7. April 1672 die formelle Kriegserklärung an Holland, und dieses sah sich einer Koalition der beiden mächtigsten Staaten Europas gegenüber, während Ludwig auch den Bischof von Münster und den Kurfürst von Köln zur Kriegserklärung veranlaßt hatte.

Ohne Bundesgenossen, überall von mächtigen Feinden angegriffen, ohne gesicherte Landesverteidigung und hinreichende Truppenzahl, schien die kleine Republik dem sichern Untergange geweiht. Trotzdem verlor sie nicht den Mut; Regierung und Volk wetteiferten in energischer Kraftanstrengung, um sich zu rüsten. Heroischer Enthusiasmus erfüllte die Herzen, kein Opfer war zu schwer und jeder bereit, den letzten Blutstropfen für das Vaterland zu verspritzen. Mit zauberhafter Schnelligkeit entfaltete Holland eine Kriegsmacht, die selbst den mächtigen Feinden Bedenken einflößte. Sie hatten auf leichtes Spiel gerechnet, sahen aber einen Widerstand organisiert, der drohende Gestaltung annahm. Der Prinz von Oranien wurde zum Generalkapitän der Armee, de Ruiter zum Oberbefehlshaber der Flotte ernannt.

Letztere ging am 12. Mai in der Stärke von 98 Segeln in See. Leider wurde durch einen Zwischenfall das seeländische Geschwader, drei Tage unnütz aufgehalten, statt schon am 9. zur Flotte zu stoßen



Holländischer Ostindienfahrer.

und konnte die Vereinigung der englischen und französischen Flotte nicht mehr gehindert werden. Beide waren 83 Kriegsschiffe und 26 Brander stark. Um sich Rückzugshäfen an der heimischen Küste zu sichern, erwartete de Ruiter die Feinde etwa 5—6 Meilen von Land zwischen der Wielingen und der Maas, aber erst Ende des Monats trafen jene dort ein, während inzwischen die Holländer um 8 Schiffe verstärkt waren. Ihre ganze Stärke belief sich jetzt auf 91 Schiffe, 44 Brander und 23 Avisos, zusammen 158 Segel, denen die inzwischen ebenfalls verstärkten Verbündeten mit 164 gegenüberstanden, davon 98 französische. Die Gesamtbesatzung der feindlichen Flotten betrug 34530 Mann und die Bewaffnung 6018 Kanonen. Von den Holländern sind die betreffenden Zahlen nicht genau zu ermitteln, aber jedenfalls waren sie bedeutend kleiner. Von den englischen Schiffen hatten verschiedene über 100 Kanonen und 1000 Mann Besatzung, de Ruiters Flaggschiff, „die sieben Provinzen" hatte nur 500 Mann Besatzung. Im übrigen war seine Flotte gut im Stande, seine neueren Schiffe waren bedeutend größer und mit schwererem Kaliber ausgerüstet als sonst, und er benutzte die Zeit bis zur Ankunft der Feinde desto eifriger, um die Flotte durch Manöverübungen und in anderer Beziehung auf das Vollkommenste schlagfertig zu machen, so daß er den kommenden Ereignissen mit Ruhe entgegensah.

Am 31. Mai erschienen die Verbündeten; sie hatten den Vorteil des Windes, aber griffen nicht an, wendeten nordwärts und waren am andern Morgen verschwunden. De Ruiter kreuzte westwärts auf, erfuhr aber erst am 6. Juni durch ein des Weges kommendes Handelsschiff die Nachricht, daß sie in der Bai von Southwold ankerten. Sofort beschloß er den Angriff und erschien mit Tagesanbruch am 7. vor der Bai, um die Schlacht zu schlagen, von der das Geschick der Niederlande abhing. Er hatte den Vorteil des Windes und kam so überraschend, daß ein Teil der Feinde die Kabeln kappen mußte, um sich zu rangieren. Ihr Oberbefehlshaber war der Herzog von York, die Vorhut bildeten die französischen Schiffe unter Graf d'Estrées, die Nachhut befehligte Admiral Montague. De Ruiters Unterbefehlshaber waren van Nees, van Gent und Bankert.

Um 7 Uhr Morgens stießen beide Flotten aufeinander, die Centrumsgeschwader zuerst. De Ruiter zeigte mit dem Finger auf das

Flaggschiff des Herzogs von York und sagte zu seinem Obersteuermann: „Zeger, das ist unser Mann!" „Er soll Ihnen gehören, mein Herr", erwiderte dieser und gab die betreffenden Befehle für die Leute am Ruder.

De Ruiter lief bis auf Pistolenschußweite heran und nun begann ein furchtbares Feuer, das zwei Stunden dauerte, bis es zu einer Entscheidung führte. Der dichte Pulverdampf der sich ununterbrochen folgenden Breitseiten erfüllte die Luft mit undurchdringlichem Nebel, der flaue Wind erstarb fast, Manöver waren unmöglich und so kam es darauf an, wessen Artillerie die größte Wirkung übte.

De Ruiter stand mit 80 Kanonen und 500 Mann gegen 104 und 1000 Mann, doch jetzt brachten sich seine sorgsamen Uebungen zur Geltung.

Seine Leute schossen doppelt so schnell wie die Feinde und diese litten bedeutend mehr als er. Sie wurden förmlich niedergemäht, das Schiff war wie ein Sieb durchlöchert, die Großstenge mit der Admiralsflagge stürzte von oben und der Herzog mußte sein Flaggschiff wechseln.

Er ging auf das Linienschiff „London", wagte aber nicht wieder, de Ruiter entgegenzutreten. Des letzteren Sohn, der junge Kapitän Engel de Ruiter, kämpfte unter den Augen des Vaters auf das kühnste gegen einen überlegenen Engländer, bis er, durch einen Splitter verwundet, den Befehl an seinen Lieutenant abgeben mußte, der ebenso tapfer weiter focht. Die als Freiwillige eingeschifften jungen holländischen Patrizier, welche auf ihre Kosten je 40—50 Matrosen gestellt, schlugen sich wie die Spartaner bei den Thermopylen und fielen teils auf dem Felde der Ehre, teils wurden sie verwundet.

Van Nees, der zweite Befehlshaber des Centrums, drang unaufhaltsam in die seinen furchtbaren Breitseiten ausweichenden Feinde, bis er an deren Divisionschefs gelangt war, um würdige Gegner zu finden, sich mit ihnen auf Tod und Leben zu schlagen und die „Royal Catharine" von 80 Kanonen durch Enterung zu nehmen. Kapitän von Brakel, derselbe, der bei Chatham über die Sperrkette gesegelt war, warf sich auf Montagues Flaggschiff, den „Royal James" von 104 Geschützen und 1000 Mann. Es war der Kampf Davids gegen Goliath. Sein Schiff, die „Groot Hollandia", führte nur 62 Geschütze

und 300 Mann. An Entern konnte er deshalb nicht denken, aber er kettete sich mit den Enterhaken an seinen riesigen Gegner und ließ desto mehr seine Geschütze wirken. Vergebens suchte Montague durch Massenfeuer den soviel niedriger liegenden Brakel zu erdrücken. Die meisten Kugeln flogen über ihn fort, während die seinigen stets trafen. Ebenso wenig gelang es dem Engländer, die „Hollandia" durch Enterung zu erobern. Die Feinde wurden stets zurückgeschlagen durch die wie Dämonen kämpfenden Niederländer, obwohl die Hälfte durch den 1½ Stunden währenden Kampf in ihrem Blute lag und Brakels Schiff manövrierunfähig war. Doch auch der „Royal James" war furchtbar mitgenommen und sank zusehends. Trotzdem schlug er noch mit größter Bravour zwei holländische Brander zurück, doch der dritte besiegelte sein Geschick. In wenigen Minuten umhüllten die Flammen ihr Opfer mit einem feurigen Mantel und der Rest der Mannschaft, der sich nicht durch Schwimmen zu retten vermochte, fand in den Gluten seinen Tod. Montague war mit seinem Sohne in ein Boot gesprungen, doch dieses schlug um und beide versanken in den Fluten.

In der Nachhut wurde nicht weniger heldenmütig gefochten. Ihr Führer van Gent verrichtete Wunder der Tapferkeit, bis ihn die Todeskugel ereilte und ihn zu den Vielen reihte, die ihre Treue gegen das Vaterland mit ihrem Blute besiegelten. Ebenso tapfer kämpfte Bankert gegen die Franzosen und schlug sie in die Flucht, von ihm verfolgt, solange seine Geschütze sie zu erreichen vermochten. Sie waren nicht kampfunfähig gemacht, aber wahrscheinlich hatte Graf d'Estrées geheime Befehle, seine Schiffe nicht zu großen Gefahren auszusetzen, damit sich die beiden andern Parteien gegenseitig zerfleischten und Frankreich den Nutzen davon hätte.

Nach dem Tode van Gents stockte das Vordringen seines Geschwaders eine Zeit lang. Infolge dieser Zögerung warf sich noch ein Teil der englischen Nachhut auf de Ruiters Centrum und es griff ein furchtbares Melée Platz. Bei dem sehr schwachen Winde trieben die Schiffe fast willenlos mit der Strömung neben und durcheinander hin und mit dem Donner der Geschütze mischte sich das Krachen der Bordwände, das Brechen der Masten und Fallen der Raaen, sei es, daß Geschosse sie herabrissen, oder die Schiffe, Feind oder Freund gewaltsam gegeneinander stießen.

Als der erste Lieutenant des „Royal James" gefangen zu de Ruiter gebracht wurde, rief er aus: „Welch' furchtbare Schlacht. Noch ist es nicht Mittag und schon mehr geschehen, als in den vier Tagen 1666!" Ja, es war einer der schrecklichsten und blutigsten Kämpfe, die das Meer je gesehen. Bald darauf sah der Engländer ein zweites seiner 70 Kanonenschiffe in Flammen aufgehen, zwei andere in Grund geschossen, während die Holländer ebenfalls 2 Schiffe und 8 Brander verloren.

So wogte die Schlacht noch stundenlang ohne Entscheidung, ein wirres blutiges Durcheinander, da Windstille und Pulverdampf Erteilen von Befehlen durch Signale unmöglich machten. Gegen 4 Uhr sprang eine frische Briese auf und verjagte die Rauchwolken; de Ruiter hatte die Luvseite und sammelte die Seinen, um in gewaltigem Anprall in die Feinde zu brechen, so daß sie zu weichen begannen.

De Ruiter drängte sie ungestüm gegen das Land; um nicht zu stranden, mußten sie wenden, um nochmals in nächster Nähe auf Tod und Leben zu kämpfen. Doch das Schlachtenglück hatte die Engländer verlassen und nur der Eintritt der Dunkelheit rettete sie vor größerer Niederlage. Die Holländer hatten gesiegt und de Ruiter war abermals der Schirm und Schild seines Vaterlandes geworden.

Er hatte drei Schiffe und acht Brander eingebüßt; außer van Gent war keiner der Admirale gefallen, der Tod dieses hervorragenden Mannes aber umso schmerzlicher. Die Engländer hatten außer einer Zahl Brander 5, die Franzosen 1 ihrer größten Schiffe verloren; außer Admiral Montague waren 18 Kapitäne gefallen und 19 verwundet. Die Zahl ihrer Toten und Verwundeten betrug 2500, außerdem hatten die Holländer 600 Gefangene gemacht.

Der Verlust der Holländer ist nicht genau festgestellt, doch war er bedeutend geringer. De Ruiter äußerte nach dem Kampfe: „Ich habe 32 Schlachten mitgemacht, nie aber eine hartnäckigere und blutigere als diese." Er hatte allein von seinem Schiffe 3500 Schüsse gefeuert. Der erwähnte erste Lieutenant des „Royal James" sagte von ihm: „Ist das nur ein Admiral, nein, er ist auch Kapitän, Steuermann, Matrose und Soldat, dieser Held ist alles das zugleich".

Die Schlacht war gewonnen, aber im Lande sah es um diese Zeit traurig aus. Der Feind war bis ins Herz der Niederlande ge-

drungen, Mutlosigkeit und Verzweiflung erfaßte die Bevölkerung und die Haltung des orangistischen Pöbels wurde immer drohender. Er schrieb alles Unheil den gegenwärtigen Machthabern zu, verlangte den Prinz von Oranien zum Statthalter und die beiden de Witt, die so großes für ihr Vaterland geleistet, fielen der Volkswut zum Opfer; sie wurden beide ermordet und der Prinz von Oranien zum Statthalter erwählt.

Die Verhältnisse gestalteten sich immer düsterer, die Flotte mußte sehr reduziert werden, um mit den Seeleuten das Landheer zu verstärken, und um dem Unheil die Krone aufzusetzen, erschienen die alliierten Flotten Mitte Juli mit 160 Segeln vor Texel, um eine Landung zu unternehmen. Die unglücklichen Niederlande schienen unausbleiblichem Untergange geweiht, da rettete sie eine noch nie dagewesene wunderbare Naturerscheinung vor dem sicheren Verderben. Die für die Landung erwartete Flut blieb aus, die Ebbe lief 12 Stunden. Die günstige Gelegenheit war damit umsomehr verloren, als andern Tages ein schwerer Sturm, dem noch andere folgten, die Feinde von der Küste vertrieb und unter ihren Schiffen solche Verwüstungen anrichteten, wie nicht eine große Schlacht es vermocht hätte. Holland war gerettet, aber weder dies, noch die veränderte Regierungsform vermochten die blutdürstige Wildheit des Pöbels zu bannen, und selbst der große und edle de Ruiter wurde von dem Mordstrahle bedroht und nur durch seinen Diener vor dem Tode bewahrt.

Die Alliierten machten keinen weiteren Landungsversuch, die Franzosen segelten zu Hause und auch die holländische Flotte wurde außer Dienst gestellt, um die Besatzungen als Landtruppen zu verwenden. Zwanzigtausend Mann von ihnen verstärkten das Landheer unter dem Oberbefehl de Ruiters. Der deutsche Kaiser und Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg schickten Hilfstruppen und die Franzosen mußten sich zurückziehen. Doch noch drohte eine furchtbare Gefahr. Karl II. forderte vom Parlament Geld zur Fortsetzung des Krieges.

Als Lord Shaftesbury es im Namen des Königs eröffnete, sagte er: „Holland ist der ewige Feind Englands gewesen, sowohl wegen seiner Interessen als aus Neigung", und fügte wie einst Kato hinzu „Censeo, Carthaginem esse delendam" — dieselben Worte, welche im vorigen Jahre hervorragende englische Zeitungen mit Bezug auf

Deutschland gebrauchten. Nun so Gott will, werden wir Deutsche zu verhindern wissen, daß sie wahr gemacht werden. Das Beispiel haben uns unsere Stammesbrüder, die Niederländer und de Ruiter gegeben.

Das Parlament bewilligte die Gelder auf 18 Monate und Holland wußte, was seiner harrte, aber Hoffnung, Mut und Energie kehrten zurück; zu Lande hatte man Luft bekommen und zur See war noch de Ruiter da — er allein wog eine Flotte auf.

Man rüstete und am 23. Mai standen 112 Segel unter seinen Befehlen. Van Nees, Bankert und Tromp waren seine Admirale. Ja, Tromp war nach 7 Jahren zur Flotte zurückgekehrt; der Prinz von Oranien hatte de Ruiter gefragt, ob er den reuigen Mann wieder aufnehmen wolle, und dieser mit Freuden eingewilligt. Er durfte seine Großherzigkeit nicht bereuen, denn Tromp machte sein früheres Vergehen mehr als gut.

Engländer und Franzosen waren 145 Segel stark, Prinz Roberts Flaggschiff „Royal Charles" das größte seiner Zeit mit 120 Kanonen. Aber erst nach 14 Tagen erschienen die Feinde an den holländischen Küsten, wo de Ruiter sie erwartete, und die Zeit wieder solange zu Geschwaderübungen benützt hatte.

Am 7. Juni 1673 kamen die Alliierten in halbmondförmiger Schlachtordnung auf die Holländer herunter. Prinz Robert führte die Vorhut, Graf d Estrées das Centrum, Spragh die Nachhut. Es war der Jahrestag der Schlacht von Southwold und die Erinnerung verlieh jedem Einzelnen auf der holländischen Flotte hohen Mut und Vertrauen. Als die Uebermacht sich näherte, da sprachen die Matrosen wohl scherzweise von ihrem „kleinen Häufchen", ein Ausdruck, der später allgemein auf ihre Flotte übertragen wurde; war doch ihr „Großvater" da, wie de Ruiter allgemein bei seinen Untergebenen hieß — er würde schon zu siegen verstehen. Dieser aber stützte sich auf eine höhere Macht. Als sein Kapitän die große Ungleichheit der Kräfte erwähnte, war seine Antwort: „Ja, unsere Flotte ist klein, aber desto größere Zuversicht habe ich auf ein gutes Ende. Nicht auf unsere Menschenkraft vertraue ich, wohl aber auf Gottes allmächtigen Arm".

In geschlossener Ordnung erwartete er die Feinde. Tromp traf zuerst mit d'Estrées zusammen, und warf sich mit solchem Ungestüm

auf ihn, daß der Franzose wich und dadurch eine Zeit lang die ganze alliierte Flotte in Verwirrung kam. Prinz Robert und Spragh beabsichtigten, de Ruiter von Bankert zu trennen, jedoch gelang ihnen dies nicht. De Ruiter manövrierte sie aus und brach mit Centrum und Nachhut auf die Feinde ein. Wo sich sein Flaggschiff zeigte und seien Breitseiten Verderben spieen, da wichen die Gegner und er sagte lächelnd: „Ich sehe, man hat doch noch Respekt vor den »Sieben Provinzen«."



Klar zum Gefecht!

Bankerts Schiff wurde dagegen scharf mitgenommen, doch de Ruiter entsetzte ihn; die Linie schloß sich wieder wie eine Phalanx, die Feinde wichen und er schnitt drei ihrer Schiffe ab. Dann aber vermißte er Tromp. Er mußte in Not sein und de Ruiter steuerte mit vollen Segeln ihm zu Hilfe. Er kam zu rechter Zeit, denn jener lag in verzweifeltem Kampfe zwischen d'Estrées und Prinz Robert. Er war dem Unterliegen nahe, da erblickte er de Ruiters Flagge. „Mut, Kinder", rief er freudig seinen Leuten zu, „dort kommt der Großvater zu Hilfe! Nie werde ich ihn wieder verlassen, solange ein Atemzug in mir ist". Der Ausruf wirkte elektrisierend auf die schon verzweifelnden Mannschaften; mit neuem Mut nahmen sie den Kampf wieder auf und bald wichen die Feinde.

De Ruiter wendete nun mit der ganzen Flotte und folgte kämpfend der allierten Flotte, doch diese wagte nicht mehr, in die holländische einzubrechen, so nahe diese ihnen auch kam. Als die Nacht kam, waren sie eine Meile vom Kampfplatz verdrängt und de Ruiter hatte wieder einmal und zwar mit merkwürdig geringem Verlust gesiegt. Er erstreckte sich nur auf 3 Brander und 400 Mann an Toten, darunter zwei Divisionschefs und zwei Kapitäne. Die Engländer büßten 10 Brander ein, eine ihrer Fregatten flog in die Luft, eines ihrer Linienschiffe verbrannte und zwei Franzosen wurden in Grund geschossen. Die Alliierten hatten 7 Kapitäne verloren, hielten aber ihren sonstigen Menschenverlust geheim. Sie schrieben sich zwar ebenso wie bei Southwold einen glänzenden Sieg zu, aber das wurde am besten dadurch widerlegt, daß de Ruiter während der Nacht und des folgenden Tages auf dem Schlachtfelde ankerte, von dem er die Feinde vertrieben.

D'Estrèes schrieb an den Minister Colbert: „Ich würde von ganzem Herzen mein Leben für den Ruhm hingeben, solche schönen Thaten verrichtet und soviel Mut und Klugheit bewiesen zu haben, wie de Ruiter an diesem Tage". Ein besseres Zeugnis als dies Lob aus dem Munde eines hervorragenden Feindes konnte ihm nicht werden.

Da König Karl den Kampf noch nicht aufgeben wollte, sondern 108 Kriegsschiffe, 25 Brander und eine große Zahl Fahrzeuge zu einer nochmaligen Landung mit Truppen ausrüsten ließ, beeilte sich de Ruiter, seine Schiffe so schnell wie möglich wieder schlagfertig zu machen und ging am 14. Juni mit 64 Schiffen, 24 Brandern und 16 Avisos von Schoonefeldt unter Segel, traf aber mit den Feinden erst nachmittags 4 Uhr zusammen, da sie ihm auszuweichen suchten und mit vollen Segeln der englischen Küste zusteuerten. Es war jedoch nur ein zwar mit großer Heftigkeit geführtes laufendes Gefecht, aber ergab keine großen Resultate, da er die Alliierten nicht zum Stehen bringen konnte, obwohl er sie bis in die späte Nacht verfolgte. Dann wandte er sich in der Hoffnung, am andern Tage die Schlacht zu erneuern, unter kleinen Segeln südöstlich, aber sie waren verschwunden. Ein gleichzeitiger englischer Schriftsteller sagt darüber: „Wenigstens mußten die Engländer hier erfahren, daß das Pulver

der Holländer kräftiger und die Geschütze länger waren, als die ihrigen. Prinz Robert kehrte mit großen Verlusten an Menschen und zerschossenen Schiffen nach der Themse zurück, während der aus der Ferne fechtende de Ruiter wenig Schaden erlitt und wieder seine Außenwache an der seeländischen Küste bezog".

Die Engländer verloren an diesem Tage 3 Schiffe, die Holländer keines und hatten auf ihrer ganzen Flotte nicht mehr als 130 Tote und Verwundete, während man später erfuhr, daß von den Alliierten an den beiden Schlachttagen 3000 Tote und Verwundete in Calais an Land gebracht waren. Um jeden Zweifel daran zu beseitigen, daß de Ruiter die Engländer von der See verjagt hatte, erschien er am 14. Juli mit 100 Schiffen an der englischen Küste und ging demonstrativ ganz nahe unter Land bei Harwich vor Anker.

Nach seiner Rückkehr erfuhr er, daß die Alliierten am 30. Juli mit 145 Segeln ausgelaufen seien und 8000 Mann Landungstruppen bei Yarmouth bereit lägen. Er blieb deshalb bei Schoonefeldt liegen und erreichte seinen Zweck; die Alliierten kreuzten zwar an der holländischen Küste, wagten aber keine Landung.

Indessen wurde die holländisch-ostindische Handelsflotte erwartet; ihre Wegnahme wäre ein sehr schwerer Schlag gewesen und de Ruiter erhielt den Befehl, den Weg für jene frei zu machen. Er ging deshalb am 7. August den Feinden entgegen; sie nahmen jedoch das Gefecht nicht an und ließen sich auch bis zum 21. nicht dazu bringen. Am 20. war er in der Nähe von Kamperduin angekommen und beschloß, die Sache zur Entscheidung zu bringen. Er kreuzte nachts unmittelbar unter der Küste auf!, gewann dadurch den Feinden den Wind ab und diese mußten am andern Morgen, wenn sie nicht fliehen wollten, sich schlagen.

Dieselbe Zahl der Geschwader unter denselben Admiralen, wie am 7. und 14. Juni standen sich gegenüber. Gegen 8½ Uhr begann der Kampf ganz nahe unter der Küste, angesichts vieler Tausende von Zuschauern, die in banger Besorgnis dem schrecklichen Ringen zuschauten.

Nachdem Bankert auf d'Estrées, de Ruiter mit van Nees auf Prinz Robert, und Tromp auf Spragh eingebrochen war, wurde der Kampf bald allgemein. Kontreadmiral Martel von d'Estrées Ge-



Admiral Michiel Adrian de Ruiter.

schwader schlug sich außerordentlich gut und brachte Bankert in die größte Gefahr, aber d'Estrées ließ ihn im Stich, da er nach geheimem Befehle Ludwigs sich nicht zu scharf mit den Holländern einlassen sollte, und Martel mußte, um nicht genommen zu werden, flüchten. De Ruiter und Prinz Robert standen in gewaltigem Kampfe. Beider Geschwader durchbrachen mehrere Male gegenseitig ihre Linien, suchten sich mit Geschützen und Brandern zu vernichten, aber wurden von ihren Untergebenen so tapfer unterstützt, daß die beiden Flaggschiffe selbst sich nicht nahe genug kommen konnten. Van Nees mußte eine Zeit lang aus der Linie scheeren, um zu reparieren; auf der andern Seite brannten drei englische Schiffe. Prinz Robert mit dem Centrum mußte weichen, doch de Ruiter brachte ihn mit seinen schnelleren Schiffen bald wieder zum Stehen. Bankert, der die Verfolgung Martels eingestellt, vereinigte sich mit seinem Oberbefehlshaber und beide überschütteten Prinz Robert mit einem solchen Höllenfeuer, daß dieser trotz aller Tapferkeit fliehen mußte. Zwei Stunden lang wurde er gejagt, dann wendete de Ruiter, um Tromp aufzusuchen, der nordwärts mit Spragh fast außer Sicht gekommen war. Doch auch Prinz Robert wendete, um Spragh nicht in Stich zu lassen, während der vorsichtige d'Estrées von weitem folgte.

Tromp hatte sich mit dem „Goldenen Löwen" mit so unwiderstehlicher Kraft auf Spragh geworfen, daß dessen Schiffe bald wichen, während sein Flaggschiff „Royal Prince" tapfer Stand hielt, und nun entwickelte sich zwischen den beiden Helden eine halbe Stunde lang auf wenige Schiffslängen ein grausiges Geschützfeuer, daß man hätte glauben sollen, sie wären beide zu Atomen zerschmettert. Ihre Schiffe wurden furchtbar mitgenommen, aber über dem „Goldenen Löwen" waltete ein so wunderbarer Schutzgeist, daß es ohne de Ruiters wahrhaftes Zeugnis unglaublich erscheinen würde. Tromps Takelage war von Tausenden Kugeln zerfetzt, aber nach 3 Stunden dieses entsetzlichen Kampfes war ihm weder Mast, noch Stenge, noch Raa abgeschossen und er vollständig manövrierfähig geblieben. Was aber noch wunderbarer erscheint, er hatte weder einen Toten noch Verwundeten unter seiner Besatzung von 470 Mann, Spragh dagegen unter seinen 900 Mann 400 Tote und 300 Verwundete. Er mußte fliehen, von Tromp verfolgt, der ihm noch einige Raaen

und den Besansmast abschoß. Er wollte ihn entern, sah sich aber plötzlich inmitten eines feindlichen Mastenwaldes, und wurde bald so zugerichtet, daß er sein Schiff aus der Linie schleppen ließ, und seine Flagge auf dem „Komet" heißte. Auch Spragh wechselte sein Schiff mit dem „St. George"; abermals begannen die beiden Helden das unterbrochene schreckliche Duell und wiederum unterlag Spragh. Er bestieg ein Boot, um sich an Bord eines dritten Schiffes, des „Royal Charles", zu begeben, da traf ein quer durch den „St. George" schlagendes Geschoß sein Boot. Ehe es möglich war, Hülfe zu senden, war Tromps tapferer Feind von den Wellen verschlungen.

Trotzdem nahm die Schlacht ihren Fortgang und wogte hin und her, bis de Ruiter und Bankert erschienen und der Nachhut den entscheidenden Schlag versetzten. Nur das Herankommen Prinz Roberts rettete sie vor völliger Vernichtung. De Ruiter wandte sich nun gegen diesen und der Kampf erneuerte sich mit unerhörter Wut. Jeder fühlte, daß es sich um die letzte Entscheidung handelte. Das waren nicht mehr Menschen, die fochten, sondern Dämonen, die sich zerfleischten. Eisen, Blei, Feuer und Wasser stritten gierig um ihre Beute. Die Meeresfläche war mit Trümmern, Leichen, Verbrannten und Ertrinkenden übersät. Die Blitze der feuernden Geschütze durchzuckten die dichten Wolken des Pulverdampfes und in grauenhafter Majestät schritt der Schlachtengott erbarmungslos über die Stätte des Todes und Verderbens.

Und währenddem erflehten am Lande Tausende von Zuschauern dieses furchtbaren Trauerspiels in herzbrechender Angst Schutz und Erbarmen für die Ihren und das Vaterland. In den Pausen trug der Wind den Klang der Glocken zu den Schiffen hinüber, die in den Kirchen zum Gebet riefen, zum Gebet für Rettung aus schrecklichster Not. Welch schauriger Kontrast, welch unnennbares Weh! Dort im Todeskampf zuckende Glieder, hier von Trauer und Schmerz zerrissene Herzen!

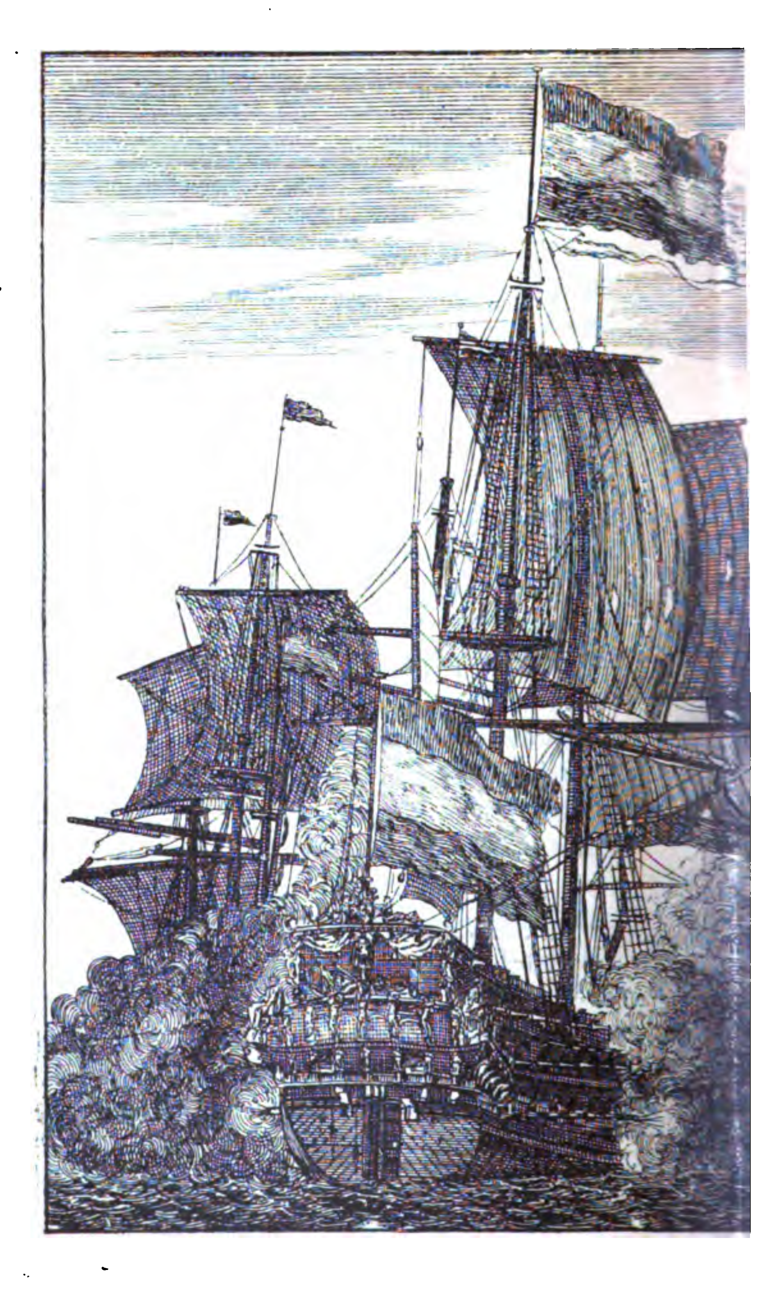
Die Holländer vernahmen den Glockenklang: sie wußten, was er bedeutete, und dies verzehnfachte ihre Kräfte. Sie kämpften für Freiheit und Vaterland, für Weib und Kind, jene für eitlen Ruhm und aus niedrigem Hasse. Da war es kein Wunder, daß die Feinde er-
[illegible]. Vergebens schaute sich Prinz Robert nach d'Estrées um,

er kam nicht. Noch eine Stunde hielt er sich; dann mußte er fliehen, bis Sonnenuntergang von de Ruiter verfolgt. Er hatte die Schlacht verloren, sechs seiner Schiffe waren verbrannt oder gesunken, mehr als zwanzig gefechtsunfähig. Seine Toten und Verwundeten zählten nach Tausenden. Die Holländer hatten kein Schiff eingebüßt, ihr Menschenverlust war außerordentlich gering.

Der Sieg war glänzend und entscheidend. Die Alliierten waren total geschlagen und zogen sich in ihre Häfen zurück. Admiral Martel, der so schmählich in Stichgelassene, kennzeichnete in seinem Schlachtbericht seinen Oberbefehlshaber d'Estrées als Feigling, der Frankreich entehre, obwohl er doch nur höheren Befehlen gehorcht hatte. Dies mochte wohl Karl II. die Augen über Ludwigs perfide Politik öffnen. Er begann einzusehen, daß er gegen einen unüberwindlichen Feind kämpfe und die Schlacht von Camperduin bewog ihn zum Abschlusse eines Separatfriedens mit Holland. Dieses war gerettet und wiederum war es de Ruiter, dem es seine Rettung dankte. Aber trotz aller auf ihn gehäuften Ehren von Seiten des Staates, seiner Ernennung zum Oberbefehlshaber aller Seestreitkräfte, einer namhaften jährlichen Rente für sich und seine Erben, die Beförderung seines Sohnes zum Kontreadmiral, blieb er wie immer in seinem Leben demütig und bescheiden. Als jemand nach der Schlacht ihm seine Freude darüber aussprach, daß er so wunderbar beschirmt sei, erwiderte er: „Mein Leben kommt nicht in Betracht, es gehört dem Vaterlande, aber ich wünschte wohl, solange zu leben, bis es von seinen Feinden befreit ist. Sollte das aber Gott nicht gefallen — nun ich bin alt und des Lebens und der Mühen satt".

Als er den Tod seines von ihm sehr geliebten Stiefsohnes, des Kapitän von Gelder erfuhr, der in der Schlacht gefallen war, da zuckte sein Herz schmerzlich zusammen und seine Augen füllten sich mit Thränen. Doch bald faßte er sich wieder und sagte: „Ich weiß wohl, daß das die Früchte des Krieges sind, und daß ich mich dem Willen Gottes fügen muß. Heute traf ihn das Loos, vielleicht ereilt mich dasselbe Geschick morgen". Nur zu bald sollte seine trübe Ahnung in Erfüllung gehen.

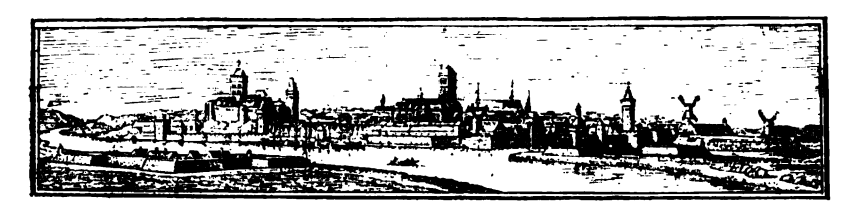
Im folgenden Jahre, 1674, gingen die Niederlande gegen den einzig übrig bleibenden Feind, Frankreich, energisch vor. Mit Hilfe



De Ruiter auf der „Eintracht" im Kampfe m
Text zu diesem



Du Quesne auf dem „St. Esprit“ bei Agosta.
Text auf S. 305.



Nymwegen.

der deutschen Truppen, unter denen sich die churfürstlich brandenburgischen nicht wenig auszeichneten, wurden die Franzosen zu Lande überall geschlagen und mußten alle eingenommenen Plätze räumen. Eine Flotte von 102 Kriegs- und 48 Transportschiffen sollte zunächst die französischen Küsten beunruhigen und dann nach Martinique gehen. Sie lief unter de Ruiters Oberbefehl Ende Mai aus; ein Geschwader unter Tromp wurde entsandt, um die Inseln Belle Isle und Noirmoutiers zu nehmen, was er mit geringem Verlust ausführte und de Ruiter selbst segelte nach Martinique. Das Geheimnis seiner Fahrt war aber verraten, er fand die Feinde gut vorbereitet, der Sturm auf die Festungswerke mißlang unter beträchtlichem Verlust an Menschen. Da er erfuhr, daß auch die übrigen westindischen Inseln gewarnt seien, gab er die Expedition als gescheitert auf und kehrte nach Hause zurück; sein bisheriges Glück schien ihm untreu werden zu wollen.

Nach seiner Rückkunft erhielt er eine ehrenvolle Einladung zu Karl II., lehnte aber, Unwohlsein vorschützend, ab. Stilles Verweilen in seiner glücklichen Häuslichkeit zog er den geräuschvollen Hoffestlichkeiten vor. Der ebenfalls eingeladene Tromp ging hin, wurde auf das Ehrenvollste empfangen und gefeiert und von Karl in den Freiherrnstand erhoben, ebenso de Ruiters Sohn mit der Ritterwürde bekleidet.

Das Jahr 1675 brachte de Ruiter nicht die gehoffte Ruhe. Er war 68 Jahre alt, die schweren Strapazen seines bewegten Lebens machten sich geltend, er begann zu kränkeln und sein größter Wunsch war, am Lande zu bleiben, um seinen Lebensabend in stiller Zurückgezogenheit genießen zu können.

Es war ihm jedoch nicht beschieden; die Pflicht für sein Vaterland, die für ihn stets das oberste Gesetz seines Lebens gewesen, rief ihn abermals in das Kriegsgetümmel. Ludwig XIV. wollte trotz

seiner Niederlagen zu Lande und zu Wasser keinen Frieden schließen und hatte Spanien den Krieg erklärt, um sich wegen dessen Freundschaft gegen die Niederlande an ihm zu rächen und sich durch Eroberung von Sicilien zugleich die Alleinherrschaft im Mittelmeere zu sichern. Spanien bat auf Grund eines Vertrages die Niederlande um Hilfe und sein König wünschte ausdrücklich de Ruiter als Oberbefehlshaber. Er wurde mit 18 Schiffen hingeschickt, doch sprach er offen aus, daß er diese Zahl zu gering erachte, da sich d'Estrées Untergebene, wo sie mit Holländern zusammengetroffen waren, außerordentlich gut geschlagen hatten und unter ihrem Admiral du Quesne ganz besonderes leisten würden, während er andererseits wußte, wie unzuverlässige Bundesgenossen und Seeleute die Spanier waren, und er voraussah, daß der Kampf sich leicht für ihn unglücklich gestalten könnte.

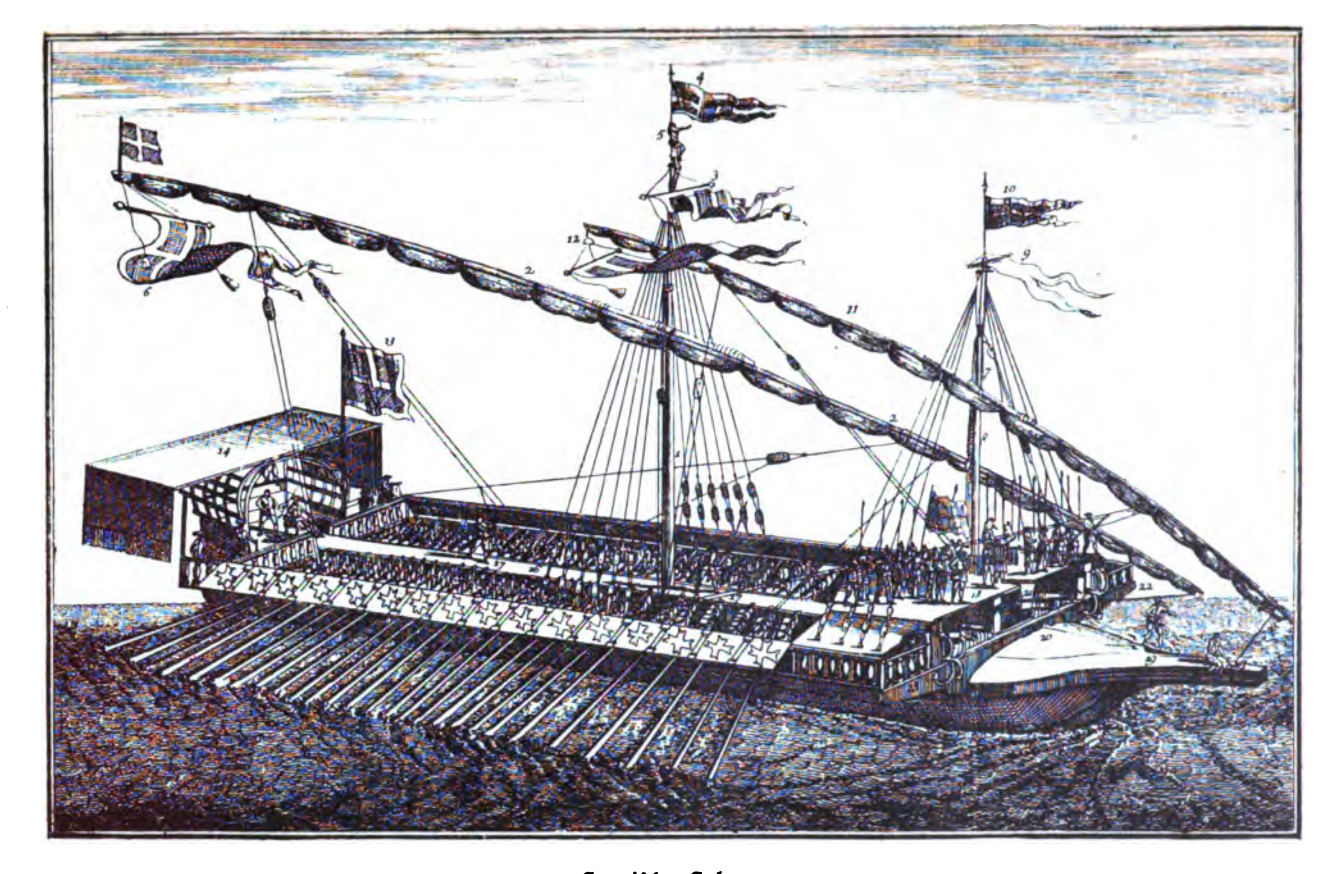
Leider wurden seine Bedenken von den Generalstaaten nicht geteilt. De Witt war tot, es fehlten die Männer von der staatsmännischen Weisheit und dem weiten Blick des Ermordeten. Engherziger Krämergeist hatte Platz gegriffen und verkehrte Sparsamkeit opferte die Ehre der Flagge. Dies zeigte sich so recht in einer Unterredung de Ruiters mit einem Kommissarius der Generalstaaten, als jener ihm seine Ansicht über die zu geringe Zahl der Schiffe aussprach.

„Ich hoffe nicht, daß Sie in Ihren alten Tagen ängstlich werden und den Mut verlieren" sagte der Kommissar.

„Nein", erwiderte de Ruiter würdevoll auf die taktlose Aeußerung, „ich werde den Mut nicht verlieren. Mein Leben gehört dem Vaterlande, aber ich bin erstaunt, daß den Herren Generalstaaten die Ehre unserer Flagge so wenig gilt, um sie so leichthin auf das Spiel zu setzen. Ich würde auch mit einem einzigen Schiffe in See gehen. Dort, wo die Generalstaaten ihre Flagge auf dem Meere wagen, werde ich sie verteidigen und sollte sie auch mein Leichentuch werden".

Vor der Einschiffung litt er sehr an Steinschmerzen. Seine Freunde drangen in ihn, nicht fortzugehen, aber sein Gehorsam überwand alles andere. „Ich werde den Seezug machen", sagte er ihnen, „und sollte man mich auf das Schiff tragen müssen".

Am 29. Juli 1675 ging er an Bord. Der Abschied von den



Spanische Galeere.

Seinen war ein trauriger. Er hatte das Vorgefühl, daß er sie nicht wieder sehen würde und seine moralische Kraft drohte zu unterliegen. Zu seinem Schwiegersohn, dem Prediger Somers, sagte er: „Ich sage Dir Lebewohl mein Sohn, nicht für heute, sondern für ewig. Ich werde nicht wiederkehren, ich fühle es".

Die Zukunft sollte lehren, wie Recht er hatte.

Er segelte nach dem Mittelmeere und am 7. Januar 1676 kam die französische Flotte in der Nähe der Insel Stromboli in Sicht. Sie zählte, einschließlich Brander und Avisos, 30 Segel. Die Spanier waren nicht fertig, sie hatten ihm nur ein Schiff von 50 Kanonen und 9 Galeeren geschickt, die aber gegen hochbordige Schiffe in freiem Wasser wenig Wert hatten. Um 8. begann die Schlacht und beide Flotten näherten sich einander in geschlossener Linie. In unbesonnenem Kampfesmut scheert ein französisches Schiff aus der Linie, die den Vorteil des Windes hat, aber sein junger Kapitän muß schwer büßen, daß er vor dem ergangenen Befehl das Feuer eröffnet. Die Breitseiten der Holländer richten ihn so zu, daß er schleunigst wenden muß und eine Stunde lang gefechtsunfähig bleibt.

Da weht das Signal auf dem Schlachtschiffe du Quesnes: „Klar zum Gefecht", und die französische Vorhut wirft sich auf die Gegner, doch das Glück ist den Franzosen nicht hold; die Vorhut wird zurückgeschlagen und bringt eine Zeitlang auch das feindliche Centrum in Unordnung, bis es diesem gelingt, sich frei zu machen und an den Feind zu kommen. Die Franzosen schlagen sich mit Löwenmut, die „Eintracht", das Flaggschiff de Ruiters, ist der Kampfpreis; drei von ihnen sind bereits gefechtsunfähig geworden. Da naht Du Quesne auf dem „St. Esprit", seinem Flaggschiffe, um an ihre Stelle zu treten. Die beiden größten Seehelden des 17. Jahrhunderts stehen sich gegenüber, Schiff gegen Schiff, Aug in Auge und der Zweikampf zwischen ihnen beginnt mit erschütternder Furchtbarkeit.

Ununterbrochen rollt der Donner der Geschütze über die Tiefe, Breitseite antwortet Breitseite und ihre grellen Blitze zucken durch die dichte Dampfwolke, die auf den Wogen lagert, die Sonne verfinstert und die Schiffe oft in einen so dunkeln Schleier hüllt, daß nur ihre Mastspitzen zu sehen sind. Stengen krachen, Splitter fliegen, pfeifend sausen die Geschosse durch die Takelage oder schlagen mit dumpfem

Krachen in die Bordwände, um ihren verheerenden Weg über die Verdecke zu nehmen und dort ihre Opfer zu suchen, deren Blut durch die Speigatten hinab in die blaue Tiefe rieselt und den Weg des Schiffes durch einen roten Streifen kennzeichnet. Die Erschütterung der Atmosphäre hat die Brise ertötet und nur noch schwer schleppen die Schiffe ihren Rumpf durch das Wasser.

Ueber eine Stunde währt das Höllenfeuer ohne Unterbrechung, da klärt ein frischer Windstoß die Aussicht und ein Strahl triumphierender Freude erhellt die finsteren Züge des französischen Admirals.

Die „Eintracht" weicht, zwar nur langsam und Schritt für Schritt, aber sie weicht. Du Quesne sendet mit Booten Befehle an seine Untergebenen, die letzte Kraft einzusetzen, um die feindliche Vorhut zu schlagen. Es geschieht, und auch sie muß weichen, ihr tapferer Admiral Verschoer liegt unter den Toten auf dem Felde der Ehre.

Doch der Sieg ist teuer erkauft, die Franzosen sind zur Verfolgung nicht fähig und die Widerstandskraft der „Eintracht" und des holländischen Centrums ist keineswegs gebrochen. Drei feindliche Brander suchen vergebens ihr Werk zu thun, sie werden vernichtet und die französischen Schiffe sind hart mitgenommen; sie folgen zwar, aber vorsichtig und in größerer Ferne. Sie haben zu sehr gelitten, um den Kampf wie vorher auf Pistolenschußweite zu erneuern. In der Nachhut dauert die Schlacht noch ungeschwächt fort. Der Vice-Admiral de Haan weicht nicht, so tapfer auch die Franzosen auf ihn einstürmen, im Gegenteil sie leiden mehr als die Holländer. Eine Stunde vor Anbruch der Dunkelheit kommen auch die in voriger Nacht wegen starken Windes nach den Liparischen Inseln geflohenen 9 spanischen Galeeren und eröffnen wirklich das Feuer auf die Franzosen, aber wenige Schüsse von deren Schiffen genügen, um sie wieder in die Flucht zu jagen, und ein verächtliches Lächeln über die feigen Bundesgenossen umspielt die Lippen de Ruiters, als er ihnen den Befehl geben läßt, die manövrierunfähigen Schiffe seiner Vorhut in das Schlepptau zu nehmen.

Die Dunkelheit beendet den Kampf. Nach den Angaben der Franzosen bestand ihr Menschenverlust in 400 Toten und nahezu doppelt so vielen Verwundeten; die Holländer hatten ungefähr ebensoviel und die Schiffe waren auf jener Seite ebenso zerschossen, wie

auf dieser, obwohl de Ruiters Flotte um sieben Schiffe schwächer war, da die Spanier ihn im Stich gelassen.

Beide Gegner hielten sich einige Tage in der Nähe des Kampfplatzes, um ihre schwersten Schäden auszubessern. Du Quesne erhielt Verstärkung, ebenso stießen acht spanische Schiffe und ein Brander zu de Ruiter, aber beide Admirale fühlten sich noch nicht schlagfertig genug zur Erneuerung des Kampfes. Du Quesne segelte nach Messina, de Ruiter nach Neapel, um seine Flotte wieder in kriegstüchtigen Zustand zu versetzen. Von spanischer Seite erhielt er dort eine weitere Verstärkung von vier Schiffen und einem Brander.

Am 21. April erfuhr er, daß die Franzosen Messina verlassen hatten; er ging sofort zu ihrer Aufsuchung in See und beide Flotten trafen sich am folgenden Tage in der Nähe von Agosta. Die Zahl der beiderseitigen Schlachtschiffe war ungefähr gleich, 30 auf französischer und 29 auf holländisch-spanischer Seite, aber die ersteren waren im Durchschnitt größer und die Verhältnisse ähnlich wie in der vorhergehenden Schlacht, d. h. die Franzosen waren stärker.

De Ruiter wollte dem spanischen Admiral Zarda die Nachhut geben, war jedoch leider durch seine Instruktionen dessen Befehlen unterstellt, und Zarda erklärte mit echt spanischem Hochmute, die Flagge Seiner allerkatholischsten Majestät könne niemals in der Nachhut wehen. Der Grund war aber wohl die Besorgnis, die Franzosen könnten sich bei dem ihnen günstigen Winde zuerst auf die Nachhut werfen, ein Gedanke, der ihm nicht behaglich war. De Ruiter teilte seine Flotte in zwei Geschwader, nahm selbst die Vorhut und gab seinem Viceadmiral de Haan die Nachhut, während die Spanier das Centrum bildeten, da Zarda bei dem umgesprungenen Winde sah, daß der Vorhut die schwerste und gefahrvollste Aufgabe zufallen würde.

Gegen drei Uhr steuerte de Ruiter auf die Franzosen zu. Es war seine Absicht, sich mit voller Wucht auf die feindliche Vorhut zu werfen, sie vom Centrum abzuschneiden und zu vernichten, allerdings in der irrigen Voraussetzung, daß Zarda ebenso scharf gegen Du Quesne's Centrum vorgehen würde. Er führte seinen Plan aus und fiel mit furchtbarem Stoße auf die feindliche Vorhut. Der blutige Kampf wurde auf Musketenschußweite geführt und ein wildes Durcheinander von Rauch, Flammen und Detonationen wogte auf dem Meere.

Es war als ob Erde, Wasser, Feuer und Luft wieder in das Chaos zurückkehrten und das Ende der Welt gekommen sei. Der unerbittliche Tod wütete auf den Schiffen, als wolle er heute niemand schonen, und die Besten fielen unter seinen Streichen. Doch vergebens waren alle Anstrengungen de Ruiter's, die Franzosen zum Weichen zu bringen. Sie hielten auf das tapferste stand; für ihre Offiziere schien das Leben keinen Wert mehr zu haben, wenn sie nur siegten — sie kämpften gegen de Ruiter, den größten Admiral, dessen Ruhm die Welt erfüllte, und für einen solchen Kampfpreis war kein Opfer zu hoch. Die holländischen Schiffe litten ebenso wie die der Franzosen; doch da fiel der französische Admiral Almeras, und sein Tod brachte eine Zeitlang Verwirrung in sein Flaggschiff „Lys". Die Geschütze schwiegen und es wich aus der Linie. Dies beeinflußte auch die übrigen Schiffe der feindlichen Vorhut und sie geriet ins Wanken. De Ruiter drängte sie mit seinem glänzenden Geschützfeuer und würde sie unfehlbar geschlagen und vernichtet haben, hätten die Spanier ihre Schuldigkeit gethan. Aber vergebens sah er sich nach Zarda um. Der stolze Castilier, der die spanische Flagge in der Nachhut für beschimpft hielt, dessen Offiziere geprahlt hatten, „wenn die Macht Gottes mit dem Degen zu erwerben sei, würde sie bald den Spaniern gehören", war de Ruiter nicht gefolgt, hatte das feindliche Centrum nicht angegriffen, sich von ihm außerhalb Kanonenschußweite ferngehalten, und so mußte auch de Haan in der Nachhut thatenlos zuschauen. Nun eilte Du Quesne seiner weichenden Vorhut zu Hilfe. Angesichts der nahenden Unterstützung sammelte sich diese wieder und griff im Verein mit den vordersten Schiffen des französischen Centrums de Ruiter auf das wütendste von neuem an. Von beiden Seiten entwickelte sich jetzt ein wahres Höllenfeuer; das ganze Meer erzitterte und die Bewohner von Catanien glaubten, daß der Aetna sich öffne. Der Tag ging auf die Neige und es schien, als ob die Gegner die kurze Zeit nur noch umsomehr zur gegenseitigen Vernichtung ausnützen wollten.

De Ruiter war in Gefahr, daß Du Quesne mit dem Centrum an seine Luvseite gelangte und er dann zwischen zwei Feuer käme. Er entsandte ein Boot an Zarda mit dem dringenden Ersuchen um Hilfe. Dieser näherte sich etwas, beschoß die Franzosen aber aus so

weiter Ferne, daß seine Kugeln wenig wirkten. De Ruiter war in Verzweiflung; mit der gehofften kräftigen Unterstützung hätte er unbedingt einen glänzenden Sieg erfochten. Nun drohte er in das Gegenteil umzuschlagen; die Spanier waren feige und de Haan durch sie von ihm getrennt. Da faßt er den kühnen Entschluß, sich selbst mit diesem zu vereinigen. Er läßt die Marssegel herunterlaufen, hemmt die Fahrt und gleitet rückwärts an der weiter segelnden französischen Linie vorbei, deren Schiffe ihr gesamtes Feuer auf ihn und seine Begleiter richten. Jetzt steht er Du Quesne auf dem „St. Esprit" gegenüber auf kaum Pistolenschußweite — die ganze Schlacht scheint sich auf beiden Schiffen zu konzentrieren. Es dauert nur kurze Zeit, aber es ist, als ob sich tausend Gewitter entladen. Heute kämpfen die beiden Heroen auf Leben und Tod — einer von ihnen oder beide müssen fallen.

Die letzte furchtbare Breitseite de Ruiters hat auf dem „St. Esprit" so gewaltige Verheerungen angerichtet, daß seine Besatzung einen Moment wie erstarrt steht, aber es folgte keine zweite. Als die Franzosen sich von ihrem Schrecken erholt haben, ist ihr gewaltiger Gegner im Pulverdampf verschwunden. Eine kurze Pause tödlicher Spannung tritt ein — ist das Schiff, das so übermenschlich gekämpft, unterlegen und gesunken? Haben sich die wogenden Wasser über ihm und dem großen Helden, den es trägt, für immer geschlossen?

Doch da schlägt der Donner der Kanonen an ihr Ohr, die Rauchwolken verziehen sich und die in ihrer Hoffnung auf Sieg so bitter enttäuschten Franzosen sehen de Ruiters Flagge unversehrt auf der „Eintracht" wehen. Er hat sich mit der Vorhut unter de Haan vereinigt, und sie greifen die französische Nachhut an. Ein entsetzlicher Kampf beginnt aufs neue, die Franzosen schlagen sich alle mit verzweifelter Kraft, aber ihre Anstrengungen sind vergebens. Die „Eintracht" scheint gefeit. Ihre Stengen sind zersplittert, in wilder Unordnung flattert die zerschossene Takelage mit den zerfetzten Segeln im Winde, die Kugeln haben klaffende Breschen in ihren Rumpf gerissen, ihre Decke sind von Blut überströmt — und dennoch schmettert Lage um Lage aus ihren Stückpforten mit verderbensprühender Sicherheit auf die Franzosen. Sie können auf die Dauer dem ungestümen Angriffe nicht widerstehen, Du Quesne und die Vorhut ihnen nicht

zu Hilfe kommen, weil ihre Schiffe gefechtsunfähig sind, und es wäre um die Nachhut geschehen gewesen, wenn nicht eintretende Dunkelheit dem mörderischen Kampfe ein Ziel gesetzt hätte.

Beide Teile schrieben sich den Sieg zu, Schiffe waren auf beiden Seiten nicht verloren, die Zahl der Toten und Verwundeten ist nicht bekannt geworden, doch muß sie auf beiden Seiten sehr groß gewesen sein. Von den Franzosen waren Admiral Almeras und zwei Kapitäne gefallen und 13 andere verwundet. Aber die Holländer hatten einen schweren, einen unersetzlichen Verlust zu beklagen.

Als die „Eintracht" den „St. Esprit" passiert hatte, der Pulverdampf die erstere in einen undurchsichtigen Schleier hüllte und ihr Geschützfeuer plötzlich schwieg, da hatte sich de Ruiters trübe Ahnung, daß er lebend nicht wieder zu den Seinen zurückkehren werde, erfüllt. Eine Kugel von Du Quesnes Flaggschiff hatte den Giganten der nautischen Welt gefällt. Während er auf der Kampanje stehend gerade seinem Flaggkapitän Kallenberg einen Befehl erteilte, zerschmetterte ihm das Geschoß den linken Fuß, er stürzte sieben Fuß hoch auf das Verdeck nieder und wurde dadurch auch noch am Kopfe verwundet. Als der greise Held fiel und seine Matrosen das ihnen so teure Blut strömen sahen, da standen sie anfänglich wie vom Blitz getroffen; die Trauer um den geliebten, von ihnen vergötterten Führer lähmte eine Zeitlang ihre ganze Kraft und Thränen tiefsten Schmerzes rannen über die gebräunten Wangen. Die Geschütze schwiegen, dann aber galt es, das kostbare Blut zu rächen. Kapitän Kallenberg übernahm das Kommando; mit noch größerer Tapferkeit als vorher sandten sie ein wahrhaft vernichtendes Feuer auf die Gegner und übten Vergeltung. Die Flagge de Ruiters wehte weiter und so blieb das große Unglück dem Feinde vollständig verborgen, von dem die holländische Flotte und mit ihr ganz Holland betroffen war. Die Schlacht war am 22. geschlagen und die niederländische Flotte zur Reparatur und namentlich zur besseren Pflege ihres tödlich verwundeten Admirals nach Syrakus gegangen. Am 29. erschien Du Quesne mit seiner Flotte vor Syrakus und an diesem Tage wußte er noch nichts davon, aber wenige Stunden, nachdem er von dort seinen Kurs auf Messina gerichtet, da senkten sich die Flaggen der alliierten Schiffe auf halben Stock und verkündeten den Tod eines Helden im edelsten

Sinne des Wortes, eines ebenso großen, wie tapferen und wahrhaft frommen Mannes.

Er hatte den Kampf bei Mont Gibel allein gegen doppelte Uebermacht auskämpfen müssen; die elenden Spanier hatten ihn jämmerlich im Stich gelassen, dafür geben die Worte de Ruiters selbst ein unwiderlegliches Zeugnis. Als Admiral Zarda ihm während seines Krankenlagers einen Besuch machen wollte, da weigerte er sich, ihn zu empfangen, und der sonst so milde und herzensgütige Mann ließ ihm sagen „er habe genug Feiglinge im Leben gesehen und wolle seine letzten Stunden nicht noch durch den Anblick eines solchen verbittern".

Acht Tage lang lag er mit heftigen Schmerzen, bis der Tod den großen Mann von dieser Erde abberief. In dem letzten Kampfe mit dem unüberwindlichen Gegner zeigte er dieselbe Ruhe, Geisteskraft und Frömmigkeit, die ihn während seines ganzen Lebens beseelt hatte. Als er nach dem Schusse, der seinem Leben ein Ziel setzen sollte, wieder zur Besinnung kam und der Donner der Geschütze an sein Ohr schlug, da betete er laut und inbrünstig: „Herr Gott, beschütze des Landes Flotte, verschone gnädig die Offiziere und Mannschaften, die für so wenig Geld so viel Not und Gefahr zu bestehen haben. Verleihe ihnen Mut und stärke ihre Kraft, damit wir mit deinem Segen den Sieg erringen!"

Auch am andern Tage in Syrakus war er trotz der eigenen großen Schmerzen nur auf gute Unterbringnng und Pflege der Verwundeten bedacht. Er verdiente mit Recht den Namen eines Vaters seiner Seeleute, die ihm deshalb auch mit aufopferndster Liebe und Treue anhingen.

Anfänglich hegten die Aerzte noch Hoffnung, ihn zu retten, aber sie schwand bald. Er gedachte oft seiner geliebten Frau und Kinder, war aber doch froh, daß sie nicht gezwungen waren, um ihn zu sein „Sie würden mich", äußerte er, „nur mit bittern Thränen hier liegen sehen, und ich hoffe doch, bei Gott sie in ewiger Freude wiederzufinden."

Am 29. April abends entschlief er nach kurzem Todeskampf. Die Admirale und Kapitäne umstanden sein Sterbelager und Thränen füllten ihre Augen. Als die auf halben Mast geheißten Flaggen der

Flotte den Tod des großen Helden kündeten, da erfüllte schmerzlichste Trauer alle Herzen und schwere Bekümmernis lagerte auf den Gemütern. Die Seeleute hatten nicht nur den sorgenden Vater, sondern den tapfern erfahrenen Führer verloren und mit dumpfer Resignation sahen sie einer hoffnungslosen Zukunft entgegen.

Die Leiche wurde einbalsamiert, da aber die Ueberführung in die Heimat durch die andauernden kriegerischen Verhältnisse verzögert wurde, traf sie erst Ende Januar 1677 in Helvoetsluys ein. Als die Kunde von seinem Hinscheiden nach den Niederlanden gelangte, da fühlte jeder tief den unersetzlichen Verlust des Mannes, dem man so unendlich Großes, die Freiheit und Rettung des Landes vor dem Untergange zu danken hatte. Selten oder nie hat wohl ein ganzes Volk, vom höchsten bis zum niedrigsten einen Tod so aufrichtig und tief betrauert, wie den de Ruiters, selten ist jemandem ein dankbareres Andenken bewahrt worden, als ihm.

Der Große Kurfürst, die Könige von Dänemark und Spanien, welcher letztere ihm noch vor seinem Tode den Herzogstitel mit 2000 Dukaten jährlicher Einkünfte für sich und seine männlichen Erben verliehen, sprachen in den wärmsten Worten ihr Mitgefühl aus; und selbst Ludwig XIV. befahl, wenn die Leiche seines großen Feindes in der Nähe der französischen Küste passiere, dieselbe überall durch einen Trauersalut zu ehren.

Am 18. Mai 1677 fand die feierliche Beisetzung in der Neuen Kirche in Amsterdam statt. Sechszehn Kapitäne und vier Admirale hielten das Bahrtuch; alle Behörden, Stände und Gewerbe waren durch Abordnungen vertreten und die Generalstaaten errichteten ihm in der Kirche ein großartiges Denkmal. Eine unter der Statue befindliche lateinische Inschrift zählt in dankbaren Worten die unschätzbaren Verdienste auf, welche der unvergleichliche Admiral dem Vaterlande geleistet, und ihr Schluß nennt ihn mit Recht „den Schrecken des großen Oceans“.

Sein Sohn, Engel de Ruiter, der schon im Alter von 28 Jahren zum Vice-Admiral ernannt wurde und alle die seltenen Gaben besaß, um dereinst ein würdiger Nachfolger seines Vaters zu werden, folgte ihm leider schon im Jahre 1679 im Tode. Auf besonderen Wunsch des Königs von Spanien ging der Herzogstitel auf de Ruiters Enkel,

den Sohn des Kapitän de Witte über. Er war Leutnant auf dem Schiffe seines Vaters und auch er versprach, ein würdiger Nachfolger seines Großvaters zu werden; aber das Schicksal hatte es anders bestimmt. Bei einem Sturme 1683 scheiterte das Schiff und Vater und Sohn versanken in den Fluten. Damit erlosch der Mannesstamm de Ruiters. Die trauernde Witwe sah einen ihrer Lieben nach dem andern ins Grab sinken, wußte aber wie ihr seliger Gatte im frommen Glauben an Gott ihren Trost zu finden.

De Ruiter war einer der größten Männer, die je gelebt haben, gleich groß als Seeheld wie als Mensch, in Wahrheit ein Ritter ohne Furcht und Tadel. Es floß deutsches Blut in seinen Adern und deshalb können auch wir Deutsche auf ihn stolz sein. Möge er ein nachahmungswertes Vorbild für unsere deutsche Jugend werden und namentlich für denjenigen Teil derselben, der sich dem Dienst unserer aufblühenden und erstarkenden Flotte widmet, der, wenn sie von solchen Männern geführt wird, die wie de Ruiter als vollkommenes Beispiel der Tapferkeit, Pflichttreue, Hingabe und Vaterlandsliebe voranleuchten, eine große Zukunft beschieden sein und die uns dereinst zum Herrn des Meeres machen wird.

Wer die Walhalla bei Regensburg besucht, der findet nicht nur de Ruiters wohlgetroffene Büste dort, sondern auch die seines Waffenbruders Tromp. König Ludwig I. hat ihnen auf deutschem Boden ein Denkmal gestiftet und sie in der Ruhmeshalle auf den wohlverdienten Platz gestellt.



Die maritimen Bestrebungen des Großen Kurfürsten.



„Herr, lasse mich wissen den Weg, darauf ich wandeln soll!“ Das war der Wahlspruch des gottesfürchtigen Herrschers, der vor drittehalb Jahrhunderten, als unser Vaterland durch den unheilvollen dreißigjährigen Krieg auf das tiefste erniedrigt, vollständig verarmt und zerrissen am Boden lag, den heroischen Entschluß faßte, Kurbrandenburg aus der Not und dem unsagbaren Elend, welches der Bruderkrieg hinterlassen, wieder emporzuheben, es zu einem geordneten, festgefügten und einheitlichen Staate zu machen und damit den Grund zu einer geachteten und gefürchteten nordischen Macht zu legen, aus der das Königreich Preußen und das Deutsche Reich hervorgegangen sind.

Es war ein kühnes Unterfangen des jugendlichen, kaum zwanzigjährigen Fürsten, eine hehre Aufgabe, die er sich gestellt, aber er fühlte die Kraft in sich, sie zu beginnen; er besaß den unbeugsamen eisernen Willen, um das schwere Werk durchzuführen und war ein echter Hohenzoller, die im Laufe der Jahrhunderte durch ihre Herr-

schertugenden, Weisheit, Gottvertrauen, Mut und Kraft Deutschland zu dem gemacht haben, was es jetzt ist, zu einem mächtigen Reiche, das sich die Achtung der ganzen Welt errungen.

Und der Herr hat dem ebenso frommen, wie tapferen und weitschauenden Manne den richtigen Weg gewiesen. Trotz aller Ungunst der Verhältnisse, trotz der Armut und Entvölkerung des von Feind und Freund verwüsteten Landes, des gänzlichen Darniederliegens von Ackerbau und Handel, umgeben von Neidern und untreuen Bundesgenossen, vom Kaiser oft verlassen und preisgegeben, obwohl Friedrich Wilhelm stets fest zu ihm und Deutschland stand, hat er während seiner langen gesegneten Regierung unendlich viel Gutes für sein Kurfürstentum und unser gesamtes Vaterland geschaffen, so daß schon die Mitwelt dies anerkannte und ihm den Beinamen des „Großen" erteilte.

Wie wenig wirkliche Friedensjahre waren ihm vergönnt! Er wurde gezwungen, fast unablässig gegen Franzosen, Schweden, Polen, Spanier und Türken zu kämpfen. Sein tapferes und für die damaligen Verhältnisse ungewöhnlich bedeutendes Heer verschlang einen sehr großen Teil der Landeseinkünfte, und dennoch ist es ihm gelungen, sein Erbe durch weise Maßnahmen allmählich emporzuheben, es zum Wohlstande zu bringen, Handel und Industrie neu zu beleben und Kurbrandenburg zu dem bestregierten Lande der damaligen Zeit zu machen, weil sein durchdringendes Auge über alles wachte und er sich selbst nie Ruhe gönnte, wo es sich darum handelte, das Wohl seines Landes und seiner Unterthanen zu fördern.

Als junger Prinz verlebte er mehrere Jahre in den Niederlanden, um auf der Universität Leyden zu studieren. Während seines dortigen Aufenthaltes hatte er mit seinem scharfen Verstande sich nicht der Wahrnehmung verschließen können, welche Macht und Reichtum Handel und Schiffahrt auch einem an räumlicher Ausdehnung beschränkten Lande zu verleihen vermögen, und deshalb blieb während seiner ganzen Regierungszeit sein Hauptaugenmerk auf diese ergiebigen Quellen des allgemeinen Wohlstandes und der Größe einer Nation gerichtet.

„Der gewisseste Reichthumb und das Aufnehmen eines Landes kommen von dem Commercium her; Seefahrt und Handlung sind die

fürnehmsten Säulen eines Estats, wodurch die Unterthanen, beides zu Wasser, als auch durch die Manufacturen zu Lande ihre Nahrung und Unterhalt erlangen."

Diese eigenen Worte des Kurfürsten aus einem Erlaß desselben waren seine stete Richtschnur, und wahrhaft bewunderungswert ist die Energie, mit welcher er bald nach Antritt seiner Regierung und schon vor Abschluß des Westfälischen Friedens den letzteren wenigstens für seine eigenen Lande erlangte, indem er die falsche Freundschaft mit Oesterreich aufsagte und einen Waffenstillstand mit Schweden schloß, mit dem er durch Oesterreich in Krieg verwickelt war.

Sodann aber begann er, ohne weiteren Verzug seine volkswirtschaftliche Ueberzeugung in Thaten umzusetzen und in seinem Entschlusse nicht einen Augenblick wankend zu werden, so viele und so große Hindernisse und Schwierigkeiten ihm die politischen Verhältnisse auch in den Weg legten.

Er ruhte nicht eher, bis er es dahin gebracht hatte, eine afrikanische Handelsgesellschaft in das Leben zu rufen, an der Küste von Afrika Kolonien zu gründen und eine Kriegsmarine zu schaffen, die für sein kleines Land bedeutend zu nennen war und sich solches Ansehen zu erringen wußte, daß sowohl die skandinavischen Seemächte, wie England, Frankreich, Holland und Spanien alles aufboten, um sie nicht weiter wachsen zu lassen und sie zu verderben, während auch der deutsche Kaiser aus Eifersucht auf seinen erstarkenden, wenn auch stets treu erwiesenen Vasallen ihn in schwierigen Fällen im Stiche ließ, in denen es seine Pflicht gewesen wäre, ihn zu unterstützen.

Der erste Plan des Kurfürsten, dem Seehandel seines Landes einen Aufschwung zu geben, bestand in der Gründung einer Brandenburg-Ostindischen Kompagnie. Er wurde schon zwei Jahre vor Abschluß des Westfälischen Friedens, 1646, gefaßt, und zwar während seines Aufenthaltes im Haag behufs Anbahnung seiner Vermählung mit Luise Henriette, der Tochter des Prinzen von Oranien, die sich ebenso durch hervorragenden Verstand und ungewöhnliche Geistesbildung, wie durch wahrhafte Frömmigkeit auszeichnete, und der die Dichtung unseres schönen Gesangbuchliedes „Jesus meine Zuversicht" zugeschrieben wird.

Hier lernte Friedrich Wilhelm einen Mann kennen, der nach

allem, was von ihm verlautet hat, als die geeignetste Persönlichkeit erschien, um an die Spitze eines solchen Unternehmens zu treten und es zu einer gedeihlichen Entwicklung zu führen.

Es war dies der Admiral Arnoult Gijsels van Lier, der schon mit 16 Jahren in die Dienste der Holländisch-Ostindischen Kompagnie getreten war, sich durch Tüchtigkeit und eigenes Verdienst bis zum Gouverneur von Amboina und zum Rat von Indien emporgearbeitet und 1641 als Admiral einer Flotte von zwanzig Segeln im Kampfe gegen Portugal ebensoviel Umsicht wie Tapferkeit bewiesen hatte.

Er war ein gründlicher Kenner aller einschlägigen Handelsverhältnisse Ostindiens, über die er auch ein umfangreiches und sehr wertvolles Werk hinterließ, und offenbar konnte der Kurfürst keine passendere Persönlichkeit für die Ausführung seiner Pläne gewinnen.

Der Admiral reichte letzterem eine Denkschrift ein, die den vollen Beifall Friedrich Wilhelms fand und dahin führte, daß Gijsels im Jahre 1647 in seine Dienste trat und von ihm zum Geheimen Rat ernannt wurde.

Als der Kurfürst die Verhandlungen mit Gijsels einleitete, trug er sich noch mit der bestimmten Hoffnung, bei dem sich vorbereitenden Frieden nach dem dreißigjährigen Kriege Pommern oder wenigstens den die Odermündungen einschließenden Teil desselben und damit zugleich vortreffliche und günstig gelegene Häfen für seine Pläne zu gewinnen; indessen mußte er schon nach wenigen Monaten die erste der bitteren Enttäuschungen erfahren, an denen sein Leben so reich war, wenn sie auch seinen Mut und seine gewaltige Thatkraft nicht zu beugen vermochten. Schweden legte die Hand auf Pommern und auf absehbare Zeit war dieses für ihn verloren.

Trotzdem beharrte er bei seinem Entschlusse, da er, wie er dem König von Dänemark mitteilen ließ, nach dem Verluste der besten und wertvollsten Teile Pommerns „sich verursachet befunden, auf seiner übrigen Länder Aufnahmen desto ernstlicher bedacht zu sein und dieselben durch alle Mittel und Wege zu erbauen und zu beneficieren“.

Es wurde nun Pillau zum Sitze der Gesellschaft bestimmt, das Grundkapital der zunächst auf die Dauer von vierzig Jahren in Aussicht genommenen Kompagnie auf eine Million Thaler festgesetzt und

seitens des Kurfürsten alle Energie aufgewandt, um die nötige Zahl Teilnehmer aufzufinden und das Werk schleunigst ins Leben zu rufen.

Mit gleichem Eifer suchte Gijsels Kapitalisten dafür zu gewinnen, wenngleich dies längere Zeit in Anspruch nahm, während der Kurfürst Sundzoll- und andere Erleichterungen vom Könige von Dänemark zu erreichen trachtete.

Zu Beginn des Jahres 1649 waren die Angelegenheiten im besten Zuge, als sich auf einmal die politische Lage Kurbrandenburgs wieder sehr düster gestaltete.

Das Herzogtum Preußen und die Jülich-Cleveschen Lande waren durch Schweden und den Herzog von Pfalz-Neuburg gefährdet und unter diesen zwingenden Umständen sah sich Friedrich Wilhelm genötigt, die Errichtung der Kompagnie vorläufig zu vertagen.

Erst am Schlusse des Jahres gestatteten die Verhältnisse, den Plan weiter zu verfolgen; da aber noch bedeutendes Kapital fehlte, sandte der Kurfürst seinen vertrauten Rat Schleger zu den Hansestädten, um sie für sich zu gewinnen.

Nach langen Verhandlungen wurde auch eine Zusage, wenn auch durchaus nicht in der gehofften Ausdehnung, erreicht. Wo war der Unternehmungsgeist und die Handelsenergie der Hanseaten geblieben, deren Flotten dereinst die Meere beherrschten, ohne deren Zustimmung keine Könige in den skandinavischen Reichen den Thron besteigen durften?

Jetzt war der Zeitpunkt gekommen, wo die Hansen, wenn auch nur noch drei Städte, freilich die wichtigsten, Lübeck, Hamburg und Bremen, bei dem großartigen, einst 85 Städte des deutschen Küsten- und Binnenlandes umfassenden Bunde verblieben waren, unter der Aegide eines kühnen Fürsten, eines ganzen Mannes, sich selbst und damit ganz Deutschland wieder zur alten, durch eigene Schuld und Kurzsichtigkeit verloren gegangenen Macht emporschwingen konnten, indem sie rückhaltlos dem Kurfürsten helfend zur Seite traten. Aber ihr einstiger Wagemut war verloren gegangen, ihr sonst so weiter Blick in enge Grenzen gebannt; sie versäumten den günstigen Augenblick und wiederum wurde unser Vaterland verurteilt, für zwei Jahrhunderte ohnmächtig zur See zu bleiben, bis es einem Nachfolger des Großen Kurfürsten gelang, das damals Versäumte wieder gut zu machen und

die deutsche Kriegs- und Handelsflagge stolz und allgemein geachtet zu zeigen.

Friedrich Wilhelm begnügte sich mit dem spärlichen Entgegenkommen, forderte Danzig, Königsberg und Elbing zur Teilnahme auf und schrieb an den deutschen Kaiser. Letzteren bat er um ein Schutzpatent und Privilegien für die Gesellschaft, indem er ihm darlegte, wie ein Aufblühen derselben dem gesamten Deutschland zu gute kommen müsse und werde.

Gleichzeitig leitete er Verhandlungen mit Dänemark zum Ankauf von dessen ostindischer Kolonie Tranquebar und der Gerechtsame der bestehenden Dänisch-Ostindischen Kompagnie ein. Diese zögerten sich zwar sehr lange hin, da die Dänen die Vorteile der Erwerbung als sehr bedeutende schilderten und den ungemein hohen Preis von 400,000 Thalern forderten; Gijsels, der Tranquebar aus eigener Anschauung kannte, protestierte jedoch auf das Energischste gegen eine solche unerhörte Forderung und die Folge war, daß im Juli 1651 ein Kaufvertrag geschlossen wurde, in dem der König von Dänemark 120,000 Thaler, davon bar 20,000 und den Rest in Aktien für sich verlangte. Die Ratifikation sollte von Kurbrandenburg innerhalb zweier Monate vollzogen werden.

So glaubte der Kurfürst sich am Ziele seiner sehnlichen Wünsche zu sehen, als der Ausbruch des Jülich-Cleveschen Krieges dieselben wiederum durchkreuzte und die Sache um ein halbes Jahr hinausschob. Nach dem durch einen Vergleich beendeten Kriege wurde sie zwar sofort wieder aufgenommen, aber der Vertrag wegen Tranquebar konnte immer noch nicht ratifiziert werden. Es fehlten dazu noch 26,000 Thaler, die Friedrich Wilhelm bei der gänzlichen Erschöpfung der Landeskassen nicht aufzubringen vermochte.

Vergebens sandte er seinen treuen Rat Schleger im Lande umher, zum Herzog von Kurland, nochmals nach Hamburg, Bremen, Lübeck und Königsberg; es gelang ihm nicht, die betreffende Anleihe zu erhalten und die engherzigen verknöcherten Krämerseelen der letzteren Stadt weigerten sich, auch nur einen Pfennig beizusteuern.

Noch immer die Hoffnung nicht sinken lassend versuchte der Kurfürst, den König von Dänemark bezüglich des abgeschlossenen Vertrages hinzuhalten. Es gelang ihm dies auch bis zur Mitte des

Jahres 1653, dann aber erklärte der König sich für nicht länger gebunden, verkaufte Tranquebar an England, und damit war die beabsichtigte Gründung der Kolonie trotz fast sechsjähriger energischer Bemühungen des Kurfürsten endgültig gescheitert.

Entgegenstehende Hindernisse hatten sich als unüberwindlich gezeigt und Friedrich Wilhelm mußte vorläufig auf Verwirklichung seiner Pläne verzichten.

Man wird es in unserer Zeit kaum begreifen können, wie eine für ganz Deutschland so wichtige und vielversprechende Sache an einer so geringfügigen Summe von 26,000 Thalern zu Fall kommen konnte, aber es gewährt zugleich einen traurigen Einblick in die damaligen Verhältnisse.

Wie armselig müssen einerseits die staatlichen Einkünfte gewesen sein, wie gewissenhaft aber auch andernteils der Kurfürst, um seine Unterthanen nicht mit mehr Steuern zu belasten, obwohl dieselben zur Aufbringung des fehlenden Geldes verschwindend klein gewesen wären; und welche Kurzsichtigkeit und betrübender Mangel an Unternehmungsgeist bei den Besitzenden, die mit Leichtigkeit hätten die Summe geben können! Die entsetzlichen Leiden des unseligen dreißigjährigen Krieges schienen alle Spannkraft des deutschen Volkes gelähmt zu haben.

Neue politische Sorgen und Kriegsrüstungen gegen Schweden, welches Dänemark bedrohte, dem der Kurfürst im Interesse der eigenen Sicherheit seines Landes, um es vor feindlichen Einfällen zu bewahren, zu Hilfe zu eilen sich verpflichtet fühlte, lenkten für Jahre seine Aufmerksamkeit auf andere ihm näher liegenden Dinge und erst nach dem Frieden von Oliva (1660), auf dem seine Souveränität über das bisher nur als Lehen gehabte Herzogtum Preußen fest gesichert wurde, konnte er wieder aufatmen und daran denken, seinem armen Lande aufzuhelfen, sowie es wieder einigermaßen zu Kräften kommen zu lassen.

Seine maritimen Pläne mußten inzwischen notgedrungen längere Zeit ruhen, ohne daß sich jedoch sein Interesse dafür irgendwie abgeschwächt hätte; er harrte nur auf günstigere Zeiten, die ihre Verwirklichung ermöglichten.

Diese Hoffnung wurde auch nicht betrogen und die Zeiten kamen, wenn auch nicht infolge eines längeren Friedens, sondern aus Anlaß eines abermaligen Krieges, den der Kurfürst zu führen gezwungen



Stralsund.

wurde. Die Schweden waren 1675 mit Sengen und Brennen in die Mark Brandenburg eingefallen und die ganze Zukunft des Kurfürstentums stand auf des Schwertes Spitze.

Durch die ruhmreiche Schlacht von Fehrbellin wurde letzteres zwar von den mit den Franzosen verbündeten Schweden vollständig gesäubert und vor Schrecken über die wütende Tapferkeit der Brandenburger und ihres heldenmütigen Führers, des ehemaligen Schneiders und jetzigen Generals Derfflinger, war ihres Laufens kein Ende, aber der Krieg hörte deswegen nicht auf.

Jetzt war es der Kurfürst, der ihn energisch fortzuführen gedachte. Er war entschlossen, sich diesmal die günstige Gelegenheit zur Eroberung des ihm durch den westfälischen Frieden widerrechtlich genommenen Pommern mit den Odermündungen nicht entgehen zu lassen und den Kriegsschauplatz an die Ostsee zu verlegen.

Schon gleich nach Ausbruch des Krieges hatte Friedrich Wilhelm bitter den Mangel einer Marine empfunden, um dem seemächtigen Feinde auch auf dem Wasser entgegentreten zu können. Sehr bald kam ihm jedoch unerwartet Hilfe und zwar von seiten eines Niederländers.

Dies war ein Schöffe der Stadt Middelburg, Namens Benjamin Raule, ein kühner unternehmender Mann, der sich erbot, auf eigene Kosten eine Anzahl Fregatten auf Kaperei gegen schwedische Handelsschiffe auszusenden, wenn der Kurfürst ihm Schutz gewähren und ihm Kaperbriefe ausstellen wolle.

Diese Art Kriegführung zur See war damals und bis zur Mitte

unseres Jahrhunderts gang und gäbe. Wenn ein Landesherr solche Kaperbriefe verlieh, so war damit der Betreffende, der auf eigenen Schiffen Krieg unternahm, legalisiert und gegen Behandlung als Seeräuber geschützt.

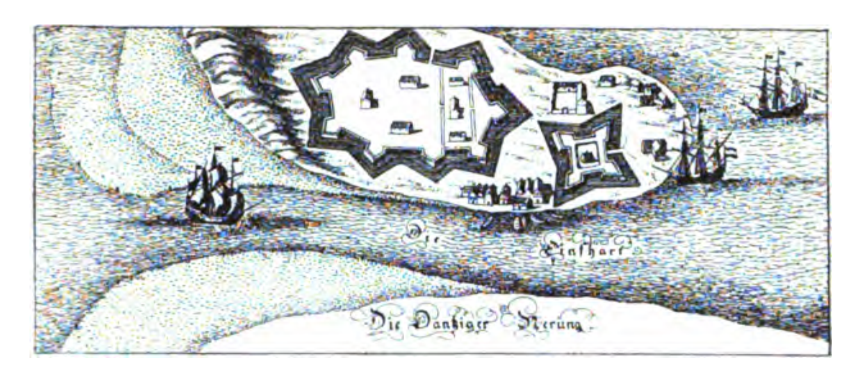
Er gab einen bestimmten Teil des Wertes der von ihm eroberten feindlichen Schiffe und ihrer Ladungen an den Aussteller der Kaperbriefe ab und behielt den Rest für sich. War er ein schneidiger Seemann, hatte er kühne und unternehmende Mannschaften und unterstanden ihm tüchtige Schiffe, mit denen er es auch mit feindlichen Kriegsschiffen aufnehmen konnte, dann erwarb er bald Reichtum.

Diese Privatkaperei galt, wie bemerkt, bis zur Mitte unseres Jahrhunderts als völkerrechtlich erlaubt und ist erst 1856 durch ein von Napoleon III. angeregtes Uebereinkommen aufgehoben worden, freilich nicht allgemein, denn England hat sich jener Deklaration nicht angeschlossen. So kann es kommen, daß im nächsten Seekriege, in den letzteres verwickelt wird, die Privatkaperei, welche nach § 1 jener Deklaration ein für allemal abgeschafft werden soll, wieder zur vollen Blüte gelangt, denn wenn England damit beginnen sollte, werden seine Gegner es schleunigst ebenso machen.

Dem Kurfürsten kam der Vorschlag Raules außerordentlich gelegen. Er ging sofort darauf ein und Raule so energisch ans Werk, daß er in kaum zwei Monaten die Ostsee vollständig von schwedischen Schiffen säuberte, keines derselben mehr die heimischen Häfen zu verlassen wagte, und dadurch dem Feinde der empfindlichste Abbruch geschah.

Es hatte jedoch den Anschein, als ob sich alles gegen Friedrich Wilhelm und seine maritimen Bestrebungen verschworen hätte. Raule hatte leider nicht die nötige Vorsicht beobachtet. Unter den zahlreichen aufgebrachten Prisen befanden sich auch solche, die holländische Güter unter schwedischer Flagge geladen hatten und ihre Wegnahme verursachte in den Niederlanden eine gefährliche Aufregung.

Die Generalstaaten (das regierende Parlament der niederländischen Republik) wollten ihre Feindseligkeit gegen Schweden nur unter der Bedingung aufrecht erhalten, daß ihr freier Handel zur See nicht gestört werde, und so sah sich der Kurfürst aus höheren politischen Rücksichten, um nicht einen für ihn höchst wertvollen Bundesgenossen zu



Die Danziger Nerung nach Merian.

verlieren, gezwungen, die betreffenden Prisen, welche holländische Waren an Bord hatten, im Werte von 1½ Millionen Thalern wieder herauszugeben.

Raule kam durch diese Maßnahmen in die peinlichste Verlegenheit. Zur Ausrüstung der Fregatten hatte er sich in große Schulden gestürzt, die er nach Freigabe der Prisen nicht zu decken vermochte. Seine vielen Neider und Feinde setzten alles daran, um ihn zu verderben und er vermochte sich nur dadurch vor dem Gefängnisse zu retten, daß der Kurfürst ihm bedeutende Geldsummen anweisen ließ, um sich mit seinen Hauptgläubigern abzufinden.

Dadurch ermöglichte er es auch, daß Raule nach der Schlacht von Fehrbellin mit drei seiner Fregatten von 16—20 Kanonen, die er „Kurprinz", „Berlin" und „Potsdam" genannt hatte, sowie mit zwei kleineren Fahrzeugen von 6 und 10 Geschützen, „Bielefeld" und „Bulle" auslaufen durfte, um den Kurfürsten in dessen Kriegführung zu unterstützen.

Dem Geschwader schlossen sich noch drei von der Amsterdamer Admiralität gemietete Fregatten an. Diese Schiffe sollten sich zunächst der schwedischen Festung Karlsburg an der Weser bemächtigen und dann in die Ostsee kommen, um zur Eroberung Vorpommerns und Rügens mitzuwirken.

Man darf diesen Zeitpunkt als den Beginn der Brandenburgischen Marine ansehen. Zwar waren die Schiffe nur auf einen Zeitraum von drei Monaten gemietet, aber sie fuhren unter branden-

burgischer Flagge, und zum ersten Male entfaltete der rote Aar im weißen Felde seine Schwingen auf den Wogen des Meeres, um zu künden, daß er Teil haben wolle an der Herrschaft über dieses.

Leider war dieser Anfang keineswegs ermutigend. Der Angriff auf Karlsburg, das durch schwedische Truppen von Stade aus Hilfe erhielt, mißlang gänzlich. Trotz der größten Tapferkeit mußten sich die Brandenburger mit schweren Verlusten — sie büßten über 100 Mann ein — auf ihre Schiffe zurückziehen und der nahende Winter setzte für dieses Jahr den Feindseligkeiten zur See ein Ziel.

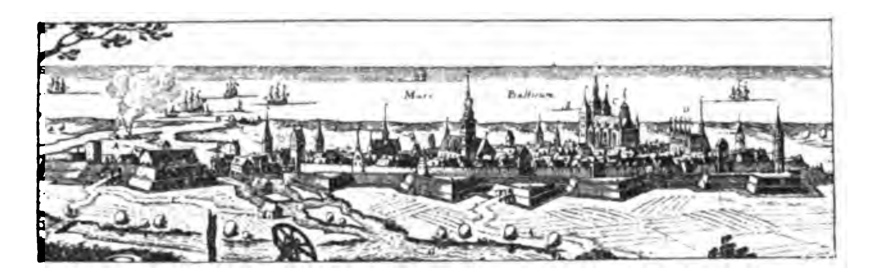
Dessenungeachtet mußte der Kurfürst die Ueberzeugung von der Tüchtigkeit Raules gewonnen haben, denn im Februar 1676 ernannte er ihn zu seinem Schiffsdirektor und schloß mit ihm einen neuen Vertrag auf Ausrüstung von fünf Fregatten und sechs Schaluppen auf vier Monate für die Summe von 40,000 Thalern.

In Holland legte man ihm zwar alle möglichen Schwierigkeiten in den Weg, die ihren Grund in der Besorgnis hatten, durch die Thatkraft dieses kühnen Fürsten in Brandenburg eine Seemacht erstehen zu sehen, durch welche die Generalstaaten ihre Handelsprivilegien in der Ostsee gefährdet glaubten, indessen trat der Kurfürst so energisch für seinen Schützling ein, daß Raule schließlich mit drei Fregatten „Kronprinz“, „König von Spanien“ und „Berlin“, mit zwei Galioten, „Potsdam“ und „Cleve“, sowie mit einer Jacht, insgesamt mit 67 Geschützen und 287 Mann Besatzung von Holland, wo die Schiffe ausgerüstet waren, unter Segel gehen konnte und Mitte Mai in Kopenhagen eintraf.

Er erhielt den Befehl, sich der dänischen Flotte anzuschließen, da Brandenburg und Dänemark verbündet waren, außerdem aber die Mecklenburgischen und Pommer'schen Küsten zu blockieren und auch alle neutralen Schiffe wegzunehmen, welche Kriegskontrebande führten.

Raule entledigte sich dieses Auftrags nicht nur in sehr geschickter Weise durch Aufbringung einer Anzahl von Prisen, sondern was viel wichtiger war, die Brandenburgische Kriegsflagge erhielt unter ihm auch eine ruhmvolle Feuertaufe.

Am 5. Juni 1676 fand eine Seeschlacht zwischen der dänischen und schwedischen Flotte in der Nähe von Bornholm statt, in der letztere durch den dänischen Admiral Niels Juel vollständig geschlagen



Kolberg a. d. Ostsee.

wurde. Auf den Kanonendonner eilte Raule mit seinen blockierenden Schiffen „Berlin", „Spanien" und der Galliot „Cleve" so schnell zum Schlachtort, als der Wind gestattete. Es gelang ihm, die schwedische Fregatte „Leopard" von 22 und einen Brander von 8 Geschützen abzuschneiden und sie durch wohlgezieltes Feuer zur Uebergabe zu zwingen, ohne daß seine Schiffe selbst wesentlich litten.

In Triumph führte er seine Prisen nach Kolberg, dessen Kommandant darüber an den Kurfürsten berichtete, „daß die beiden genannten Schiffe mit überaus großem Frohlocken und Zulaufen hiesiger ganzer Stadt allhier aufgebracht wurden. Der Gefangenen seien ungefähr 80 Mann. Bei der Herannäherung dieser schwedischen Schiffe wurde die schwedische Flagge unten und Euerer Kurfürstlichen Durchlaucht Flagge oben gesteckt und so hereingeführt".

Diese erste kriegerische That von Schiffen unter der Flagge des roten Adlers erregte natürlich in ganz Brandenburg große Freude und bereitete nicht weniger dem Kurfürsten besondere Genugthuung, aber andererseits vermehrte sie in hohem Grade den Neid und die Eifersucht der übrigen Seemächte, namentlich Hollands, das in dem jungen aufstrebenden Kurstaate einen gefährlichen Rivalen zur See fürchtete, und ihm fortan überall Hindernisse bereitete.

Raule machte für den Rest des Jahres noch verschiedene wertvolle Prisen, die von einem in Kolberg eingesetzten Prisengerichte abgeurteilt wurden, um dem Auslande jeden Vorwand zu nehmen, daß dabei nicht nach den Regeln des Völkerrechts verfahren sei. Der Wert der Prisen deckte völlig die Kosten des Seezuges, während die beiden genommenen schwedischen Kriegsschiffe sofort für die Verstärkung der Marine ausgerüstet wurden.

Der Winter machte bis auf weiteres der Thätigkeit der Flotte ein Ende, jedoch schloß der Kurfürst mit Raule, der seine Schiffe für diese Zeit nach Holland gesandt, im Januar 1677 einen neuen Vertrag auf Gestellung derselben Schiffszahl wie im vorigen Jahre, aber mit 76 Kanonen und 350 Mann Besatzung auf vier Monate für die Summe von 27,000 Thalern und die Hälfte des zu erwartenden Prisengewinnes, wobei es hauptsächlich auf die Unterstützung bei der Belagerung Stettins abgesehen war, das sich noch immer tapfer verteidigte.

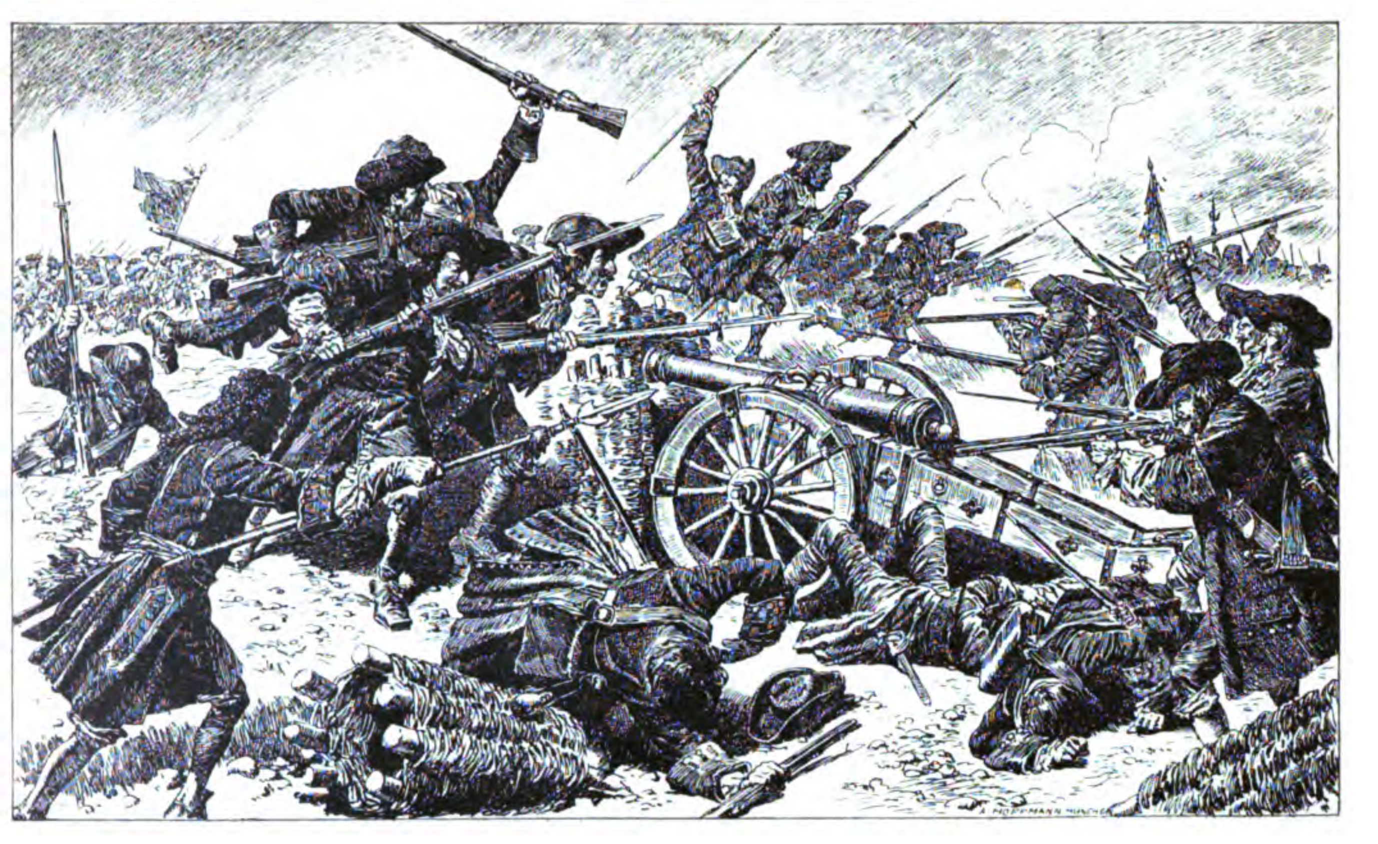
Außerdem stellte Raule noch sechs Kaper mit 36 Kanonen und 184 Mann und der Kurfürst selbst ließ außer den beiden genommenen Schweden noch vier eigene Schiffe mit 57 Kanonen und 300 Mann Besatzung zum Geschwader stoßen, so daß dasselbe eine nicht zu unterschätzende Macht bildete.

Mit dem kommenden Frühjahr 1678 liefen die Schiffe aus, blockierten die pommersche Küste und durchstreiften die ganze Ostsee, wobei sie unter andern die schwedische Galliot, „das Eichhorn", mit 12 Geschützen eroberten, die ebenfalls den brandenburgischen Seestreitkräften einverleibt wurde.

Am 1. Juli besiegte der dänische Admiral Niels Juel bei Rostock abermals die schwedische Flotte, welche Stettin Hilfe bringen sollte und schlug sie bei Falsterbo so entschieden aufs Haupt, daß sie sich nicht länger in See halten konnte und Stettin abgeschnitten wurde. Zum Leidwesen des Kurfürsten und Raules selbst, konnten die Brandenburger Schiffe an beiden Schlachten nicht Teil nehmen, da sie teils auf Kreuzzügen in größerer Ferne begriffen waren, teils Stettin blockierten.

Im Dezember endlich ergab sich die Stadt, nachdem einige Monate zuvor noch acht schwedische kleinere Schiffe gegen drei ebensolche Brandenburger, welche unweit der Festung auf einem Oderarm die Vorwache hatten, einen vergeblichen Ausfall gemacht.

Die andern in der Strommündung zu Anker liegenden Brandenburger konnten ihren Kameraden nicht zu Hilfe kommen, weil der Wind es nicht erlaubte, deshalb mußten jene drei sich allein der Uebermacht erwehren, aber wie überall ihre Kameraden von der Landarmee, schlugen sich auch die Seeleute mit heroischer Tapferkeit.



Eroberung der Fährschanze durch die Brandenburger.

Eins ihrer Fahrzeuge wurde in Brand geschossen und ging verloren, wenn sich die Besatzung auch in Booten auf die beiden andern retten konnte; aber diese wichen nicht und die Schweden wurden so übel zugerichtet, daß sie trotz ihrer Ueberzahl nicht die Enterung wagten und zum Rückzuge gezwungen wurden. Wie heiß in diesem Treffen gekämpft wurde, mag man aus der Thatsache entnehmen, daß während desselben von beiden Seiten 2500 Kanonenschüsse fielen, von denen freilich nur verhältnismäßig wenig ihr Ziel getroffen haben können.

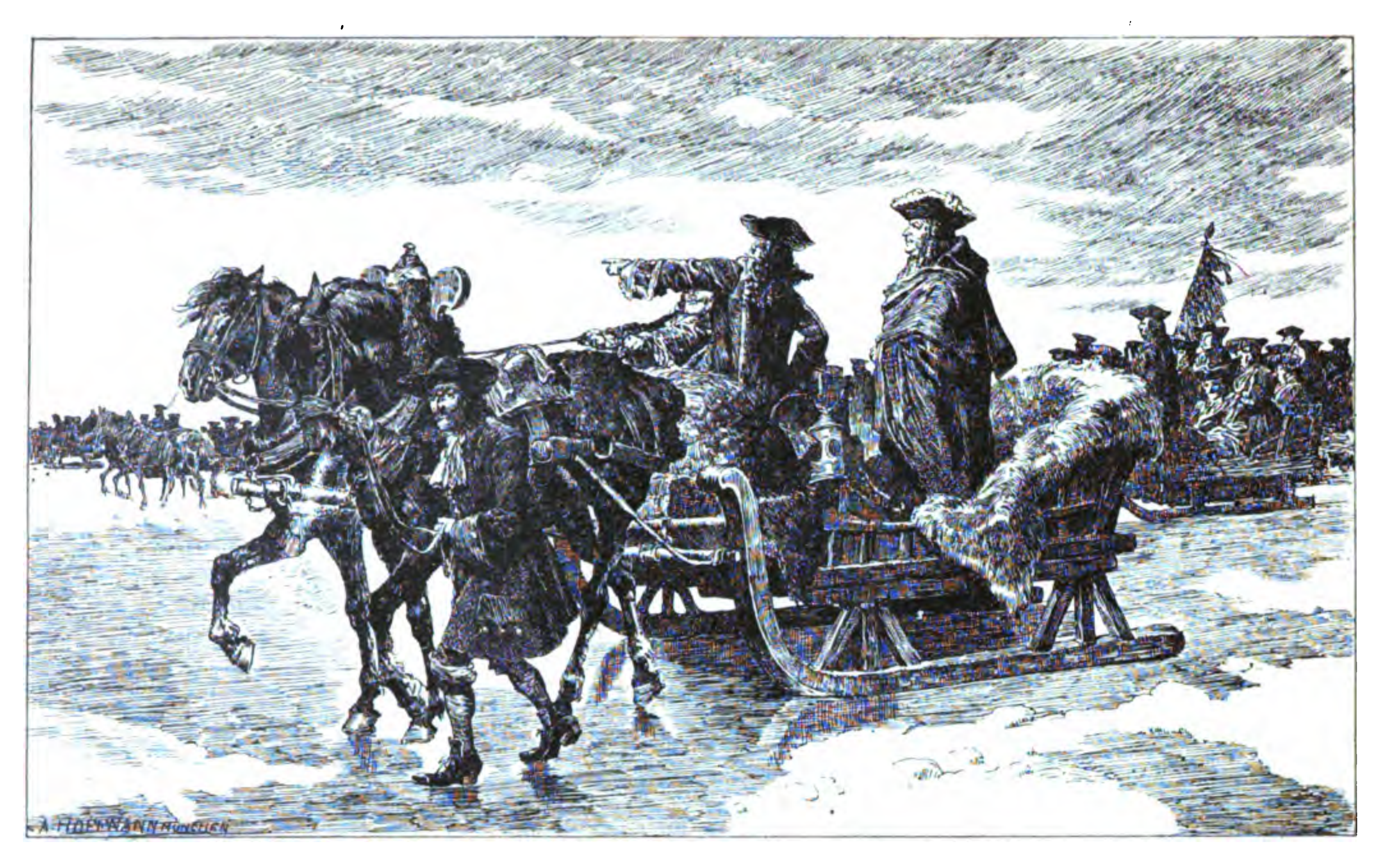
Der Vertrag mit Raule war inzwischen vom Kurfürsten bis Mitte November verlängert worden und ersterer unter Anerkennung der großen bei der Belagerung geleisteten Dienste zum Oberdirektor in Seesachen ernannt.

So schloß das Jahr ruhmvoll für den Kurfürsten und die junge Marine, die so wesentlich zum Falle Stettins beigetragen, aber es blieb noch eine schwere Aufgabe zu erfüllen, bevor Friedrich Wilhelm sein erstrebtes Ziel zu erreichen, die Schweden aus Rügen zu vertreiben, sowie Stralsund und Greifswald zu erobern hoffen durfte, wozu er mehr denn je einer starken Schiffsmacht benötigt war.

Er wandte sich wieder an Raule. Gegen diesen intriguierte jedoch am Berliner Hofe eine gegnerische Partei, um ihn zu Falle zu bringen. Man beneidete ihm seine einflußreiche Stellung beim Kurfürsten und es war überhaupt das Schicksal dieses unzweifelhaft außerordentlich tüchtigen und findigen, aber vielleicht in Geldsachen nicht immer korrekt vorgehenden Mannes während seines ganzen späteren Lebens von vielen Seiten angefeindet zu werden.

Man verdächtigte ihn beim Kurfürsten, daß er bei seinen Verträgen diesen vielfach übervorteilt habe. Friedrich Wilhelm war zwar nicht geneigt, diesen wahrscheinlich gehässigen Einflüsterungen Gehör zu schenken, allein Raule selbst bestand darauf, daß seine Rechnungen von dem früheren Befehlshaber der dänischen Flotte, dem berühmten holländischen Admiral Tromp dem jüngeren, einem Manne von anerkannt ehrenwertestem Charakter, geprüft wurden.

Dies geschah; zur Beschämung seiner Ankläger ging er völlig gerechtfertigt aus dieser Untersuchung hervor und der Kurfürst zeigte ihm durch den Abschluß eines neuen Schiffsvertrages im Mai 1678, daß er in keiner Weise sein Vertrauen eingebüßt habe. Er beauf-



Kurfürst Friedrich Wilhelm überschreitet auf Schlitten das kurische Haff.

tragte ihn gleichzeitig, in Hinblick auf die beabsichtigte Eroberung Rügens soviel Transportfahrzeuge wie möglich zur Einschiffung der Truppen an der Küste zusammenzubringen.

Die sieben gemieteten Kriegsschiffe trafen Ende Juli bei Wolgast ein; zu ihnen stießen drei eigene des Kurfürsten und Raule hatte sich des ihm gewordenen Auftrages so energisch entledigt, daß er im Bewußtsein des Rückhalts an dem ihm wohlgewogenen Herrscher keine Rücksicht auf die Nationalität nahm und 210 größere sowie 140 kleinere Transportfahrzeuge heranführte, ohne — wie er sich später in seinem Berichte ausdrückte — daß sie dem Kurfürsten einen Pfennig Miete kosteten. Wenn er, wie seine Feinde ihn beschuldigten, ein auf seinen geldlichen Vorteil so sehr bedachter Mann gewesen wäre, so hätte sich hierbei gewiß eine gute Gelegenheit geboten, den letzteren auszunützen.

Auch der dänische Admiral Niels Juel stieß mit einigen Fregatten und kleineren Fahrzeugen zur Brandenburgischen Flotte und am 10. September war alles zur Einschiffung bereit. Diese fand in Gegenwart des ganzen kurfürstlichen Hofes und nach vorheriger feierlicher Einsegnung der Truppen statt.

Den Plan für die Landung hatte Raule entworfen; der Admiral Tromp führte den Oberbefehl über die Seestreitkräfte, der greise Derfflinger mit dem mutigen Jünglingsherzen kommandierte die Landtruppen.

Unter dem schützenden Feuer der Kriegsschiffe vollzog sich die Landung auf der Halbinsel Wittow. Mit unvergleichlichem Heldenmute stürmten die braven Brandenburger das Ufer und die Höhen hinauf, überrannten mit teutonischem Feuer die sich entgegenstellenden Schweden, eroberten die Fährschanze, auf die sich die Schweden zurückgezogen hatten im Sturmlauf, und der schwedische General Graf Königsmark entging nur mit genauer Not der Gefangenschaft, indem er sich in einem kleinen Boote nach Stralsund rettete.

Mit Zurücklassung einer Besatzung auf Rügen wurden die übrigen Truppen, welche verhältnismäßig geringen Verlust erlitten wieder eingeschifft, um Stralsund zu belagern, das man durch die Schiffe auch von der Seeseite einschloß. Es hielt sich nicht lange und ergab sich bereits am 28. Oktober, während der letzte feste schwedische Platz

Greifswald nach kaum zweistündiger Beschießung mit glühenden Kugeln am 6. November kapitulierte.

Ganz Pommern und die von Friedrich Wilhelm so heiß begehrten Odermündungen waren jetzt in seinen Händen. Nun durfte er hoffen,



Landung auf Rügen.

seine so lange gehegten maritimen Pläne endlich verwirklichen zu können.

Er besaß jetzt die notwendigen Häfen; zu ihrer Eroberung hatten zum wesentlichen Teile die Kriegsschiffe beigetragen und indem da-



Prospect der flotte bey der Insul Rügen
quirt, und wie die Völcker nach deme sie den 13
und die Königsmarkische Truppen nach der alten
Die an Comende
Brandenburgische
a. Daß Corpo der Battalien Comandirt durch den He Gener: Leut: Götze. b
Comandirt durch den He General Major Hallart. 1 Feld Marschal. 2 Chur Printz 3
marschall. 9. Chur printz 10. Trabanden 11. Grumbkow. 12 Goltze. 13. Löben
Dragoner. 20. Homburg Artellerie 21. Schwedische Battery. 22 Retrenchement umb den lincken flügel
+ Lüneburgische Comendirte


Chur Brandenburg die Königsmarkische Atta-
ris 1678. ans landt gesetzt in Battalien gestelt
zu Verfolget haben, so geschehen d. 13. 14. 7bris. 1678
Schiff Flot
flügel Comantirt durch den Hr. General Major Schöning. C. der lincke flügel
4. Barfus. 5. Schönung. 6. Lüneburgische Comontirte. 7. Holstein. 8. feldt.
Goltze. 15. Fergel. 16. Anhalt. 17. Treffenfeld. 18. Lesbreg. 19. Feldtmarschall.
Retronchement umb den Rechten flügel. 24. der schweden flüchtige trouppen. 25. Schwedische stücke

durch der Gedanke an die Gründung einer ständigen eigenen Marine zu seinem festen Entschlusse reifte, erkannte er andererseits die von Raule geleisteten großen Dienste dadurch an, daß er ihm eine für die damalige Zeit hohe Summe als Belohnung anweisen ließ.

Es war dem tapferen Fürsten jedoch nicht beschieden, die Früchte seiner Siege lange zu genießen. Ludwig XIV., dessen Machtwort damals die Welt lenkte, der Elsaß und Straßburg erobert und auf grausame Weise hatte die Pfalz verheeren lassen, bewirkte, daß Spanien und Holland das Bündnis mit Brandenburg lösten und bewog die Schweden zu einem Einfalle in das Herzogtum Preußen. Auch der deutsche Kaiser ließ seinen Vasallen, der ihm stets die größte Treue bewahrt, im Stich und dieser stand nur noch mit Dänemark allein da.

Das war viel Unglück auf einmal, aber es beugte trotzdem nicht den unerschütterlichen Mut des großen Mannes. Er schloß 1679 mit Raule einen neuen sechsjährigen Vertrag, sandte dessen und die eigenen Kriegsschiffe zum Kreuzen in die Ostsee, um die Verbindungen zwischen Schweden und Preußen zu unterbrechen und eilte, begleitet von seiner tapferen Gemahlin, auf den Kriegsschauplatz. Er litt zu der Zeit an der Gicht, aber wie 200 Jahre später sein großer Nachkomme Kaiser Wilhelm I. keine Zeit hatte müde zu sein, hatte auch Friedrich Wilhelm keine Zeit krank zu sein. Auf Schlitten ging er mit seinen braven Truppen über das gefrorene frische und kurische Haff, und sie schlugen die Feinde mit so gewaltiger Kraft auf das Haupt, daß sie mit einem Verluste von 14,000 Mann, Fahnen, Geschützen und sämtlicher Bagage in alle Winde zerstoben und über die Grenzen Preußens nach Polen flohen.

Leider konnte auch diese neue Heldenthat ihn nicht im Besitze des so schwer Errungenen erhalten. Von allen Seiten verlassen, den eigenen Kaiser gegen sich, der die aufstrebende Macht „eines neuen Wendenkönigs an der Ostsee" fürchtete, mußte er mit Zähneknirschen den Frieden von St. Germain über sich ergehen lassen, der ihn wiederum alles Kriegsgewinnes in Pommern beraubte und dieses den Schweden zurückgab.

„Aus meinen Gebeinen wird dereinst ein Rächer erstehen!" rief er in schmerzlichem Zorne aus und der große Mann hatte prophetisch

gesprochen. Friedrich II., vor allem aber unser unvergeßlicher Kaiser Wilhelm I. haben die Prophezeiung wahr gemacht. Das damals heimtückisch entrissene Elsaß und Lothringen ist wieder mit unserem Vaterlande vereinigt, die Verwüstung der Pfalz ist gesühnt und wir werden unsern letzten Blutstropfen dahin geben, ehe wir das Wiedergewonnene uns nochmals entreißen lassen.

Trotz alles dieses über ihn hereinbrechenden Unheils in politischer Beziehung verlor Friedrich Wilhelm mit hohenzollernscher Ausdauer und Energie den Gedanken an die maritime Entwicklung seines Landes nicht aus dem Auge.

Im selben Jahre noch gründete er zur Hebung der Schiffahrt ein Marine-Kollegium, als dessen Direktor Raule berufen wurde. Mit den acht gemieteten und vier größeren Fahrzeugen zählte die brandenburgische Marine nun 12 Kriegsschiffe, die beständig seebereit liegen sollten und sie waren ebenfalls Raule unterstellt.

Raules eigene Schiffe standen unter seiner, die des Kurfürsten unter dessen Gerichtsbarkeit. Ersterer war jedoch gehalten, die Brandenburgischen Seekriegsartikel als Richtschnur zu nehmen, so daß die Einheit nach dieser Richtung gewahrt blieb.

Wenn man diese Kriegsartikel liest, wird man von einem gelinden Grausen erfaßt, muß jedoch dabei bedenken, daß die schlimmen Strafen teilweise im Geiste der damaligen Zeit lagen, teils eine Erklärung in der moralischen Qualität der Matrosen fanden, welche geworben wurden, größtenteils aus dem Abhub der menschlichen Gesellschaft aller Länder bestanden, und die nur mit eiserner Hand in Ordnung und Manneszucht gehalten werden konnten.

Unständige Menschen ließen sich nur im äußersten Notfalle anwerben, denn im Vergleich zu dem Leben eines damaligen Kriegsseemannes war das Los eines gemeinen Soldaten noch ein beneidenswertes. Wenn in den Urkunden jener Zeit von Fregatten von 40 bis 50 Kanonen die Rede ist, so darf man nicht entfernt dieselben mit den gleichnamigen Schiffsklassen der jüngst verflossenen Zeit in Vergleich ziehen, wie sie z. B. unsere früheren ungepanzerten Kreuzerfregatten und jetzigen Schulschiffe „Stein", „Moltke", „Gneisenau" u. s. w. darstellen.

Sie waren nicht viel größer, wenn auch höher als unsere

Kanonenboote, hatten eine Länge von 120—130 Fuß und einen Gehalt von 4—500 Tonnen, während die obengenannten Fregatten die fast zehnfache Wasserverdrängung haben.

Ja, in den kurfürstlichen Marine-Etats werden Fregatten von 20 Kanonen angeführt, die nur eine Länge von 75 Fuß hatten.

Wenn nun jene größeren Schiffe mit 40—50, oder der „Friedrich Wilhelm zu Pferde" sogar mit 60 Geschützen bewaffnet waren, so geht schon daraus hervor, daß dieselben nur vom kleinsten Kaliber sein konnten, um überhaupt Platz zu finden und dennoch eng gedrängt standen. In der That waren die Kanonen auch nur 3 und 6 Pfünder, während größere Kaliber, 9—12 Pfünder in kleinerer Zahl und nur auf den ganz großen Schiffen aufgestellt wurden.

Eine 50 Kanonenfregatte hatte 220 Mann Besatzung. Nun denke man sich ein solches Schiff mit einer so großen Geschützzahl, einer mehrmonatlichen Ausrüstung an Proviant, Wasser und Reserve-Gegenständen sowie mit 220 Mann vollgepfropft, und man wird es begreiflich finden, wie zusammengepfercht die Leute waren, wie schrecklich in den schlecht ventilierten engen Räumen schon bei gutem, geschweige denn bei schlechtem und Sturmwetter sich der Aufenthalt bei geschlossenen Luken gestalten mußte.

Zieht man dann noch in Betracht, daß die Löhnung eines Matrosen monatlich drei Thaler betrug, wovon er sich auch zu kleiden hatte, wenn diese Summe sich auch dann und wann durch Prisengelder etwas erhöhen mochte, und daß die Verpflegung wenigstens in Qualität höchst mangelhaft war, so ist es kein Wunder, daß sich im allgemeinen nur Leute anwerben ließen, die entweder am Lande nicht zu gebrauchen, oder denen der Boden dort zu heiß geworden war.

Diese Kriegsartikel stammen aus dem Jahre 1674 und es dürfte nicht ohne Interesse sein, die wichtigsten derselben nachstehend wiederzugeben, da sie ein Stück Kulturgeschichte Deutschlands bilden, wie dieses in Sitte und Fühlen vor 200 Jahren sich zeigte. Sie lauten unter Weglassung der unwesentlicheren Paragraphen folgendermaßen:

„Friderici Wilhelmi des Großen Artikuls Brief und Unterricht betreffend den Krieg zu Wasser, wonach jeder männiglich, sowohl Admiral, Vice Admiral, Kapitän,

Lieutnante, Schiffer, Officiere, Soldaten und gemeine Matrosen, so zu Wasser dienen, sich zu richten haben, bei Straffen, Pön, Bußen und Züchtigungen, so darinnen enthalten."

Wir, Friedrich Wilhelm 2c. wie zur Unterhaltung guter Regierungsordre und Kriegszucht in Führung unserer Kriege zu Wasser, zum Widerstand der allgemeinen Feinde und Seeräuber, auch zur Beschirmung unserer Lande und deren gute Einwohner, so zur See negocieren und handeln, wir so gut und rathsam gefunden, nachfolgende Artikel zu verfassen und zu ordern; wollen derohalben und befehlen ausdrücklich allen Admiralen, Vice Admiralen, Kapitänen, Lieutenanten, Officieren, Soldaten und gemeinen Bootsgesellen, die in unsere Dienste sich zu Wasser begeben mögen, daß sie alle solche Verordnungen und Artikel genau zu unterhalten und unterhalten zu lassen, beeidigen sollen, bei Strafe der Verbrechung und Korrektion, allermaßen es darinnen begriffen.

1.

Erstlich soll der Admiral, Vice Admiral, Kapitän, Lieutenant, oder wer das Kommando haben wird, alle Morgen und Abend Gott den Herrn auf seinem Schiff oder Schiffen anrufen lassen, wozu sich dann ein jedweder um die bestimmte Zeit fertig halten soll bei 4 Stüver (20 Pf.) Strafe zum ersten Mal, zum andern Male gedoppelt soviel und zum dritten Mal acht Tage in Banden auf Wasser und Brot zu sitzen.

2.

Wer sich unter Vorlesung des Wortes Gottes oder beim Gebet mit Lachen, Plaudern oder anderm Mutwillen ungebührlich oder unehrbar verhält, der soll alsofort vor den Mastbaum gestellet und von seinem Quartier gepeitscht werden und über das einen Schilling an den Profoß verbührt haben.

3.

Niemand soll den Namen des Herrn vergeblich im Munde führen oder bei dem Namen Gottes schwören, bei Strafe vor dem Mastbaum von seinem Quartier gepeitscht zu werden, über das soll er 2 Stüver für die Armen und 6 Stüver für den Profoß verbührt haben.

4.

Es sollen alle, und ein jeder insbesondere gehalten sein, uns wie auch unserm Herrn Schiffsdirector und allen andern, so man uns dazu benannt, treulich zu dienen, zu gehorsamen und allem nachzukommen, was ihnen von denenselben aufgetragen und anbefohlen worden, auch alle Zeit willig und bereit sein, auf allen Zügen und Wachten, Anschlägen und dergleichen, wie die auch Namen haben mögen, nicht nachlässig und verdrossen zu sein, viel weniger, es sei unter was Vorwand es wolle, aus dem Dienst zu scheiden ohne gebührlichen Paßport, und solches alles bei Strafe Leibes und Güter, nach Beschaffenheit des Verbrechens, ohne alle Gnade, wie denn solches in folgenden Artikeln ausführlich zu sehen.

5.

Niemand soll sich auch unterstehen, dem Gewaltiger, Profoß, seinen Dienern oder andern auf jedem Schiffe bestellten Profoßen, einigermaßen Widerstand zu thun, oder bei Verrichtung ihres Amtes sich zu wehren, sie zu schlagen oder dräuen, sondern sollen denselben im Falle der Not, auf Begehren ihr Amt zu verrichten, zu Hilfe kommen und die Missethäter fangen und zur Strafe ziehen helfen, bei Leibesstrafe.

6.

Alle Lieutenante, Schiffer, Steuerleute, Officiere und Bootsgesellen sollen dem Admiral, Vice Admiral und ihrem Kapitän, jeder auf dem Schiff, darauf geordinieret und angenommen, unterthänig sein, denselben nicht verlassen oder ohne Erlaubnis des Kapitäns davongehen, bei Leibesstrafe.

7.

Niemand soll sich unterstehen, seinem Kapitän oder dessen Gekommitierten einige Gewalt und Unfug mit Bedräuung oder dergleichen anzuthun, bei Leibesstrafe.

8.

Und sollen alle Kapitäne, Officiere und alle andern Bootsgesellen, so sich in unsern Dienst begeben, gehalten sein, uns, so lange uns beliebt zu dienen, auch aus ihrem Dienst nicht zu treten, bis ein solches ihnen von unserm Rat oder Schiffsdirector oder dessen Deputierten mit gebührlichem Abschied vergönnet wird, bei Leibesstrafe.

9.

Es vermag auch unser Schiffsdirector und dessen Deputierte, (die Schiffe seien in See oder am Lande) einig Volk abzudanken, sie allesamt oder zum Teil von einem Schiff aufs andere zu stellen, nachdem sie ein solches zu unserm Dienst nötig und gut finden, und hat sich deshalb Niemand ihnen zu widersetzen oder sperren, bei Verlust seiner Besoldung und nach gestellter Sachen bei Leibesstrafe.

11.

Wer den Eid abgelegt, Handgeld empfangen, oder sich anzeichnen lassen und sonder Abschied verliefe, der soll am Leibe gestraft und zum Schelmen gemacht werden.

12.

Desgleichen, wer sich auf oder von mehr Schiffen und Kapitänen anzeichnen läßt, der soll unten durchgezogen (gekielholt) und als ein Schelm mit dem Boot an Land gesetzt werden.

13.

Es sollen auch alle, die in Dienst genommen werden, über ihren Sold mit gebührlicher Mundkost und Trank von dem Kapitän jedes Schiffs, allermaßen auf Kriegsschiffen gebräuchlich versehen werden, damit keiner der Officiere, Bootsgesellen oder Soldaten, Kost und Victualien halber, jemals Ueberlast thun möge, bei Strafe acht Tage geschlossen auf Wasser und Brot zu sitzen. Sollte sich aber jemand an solcher Kost nicht genügen lassen, der soll es dem Admiral, Vice Admiral oder Lieutenant, um nach Gebühr versehen zu werden, zu verstehen geben.

14.

Wer ohne Consens an Land geht, es sei von welchem Quartier (Wache) es wolle, der soll, wenn er nach der Mahlzeit zu Tische kommt, weder Speise noch Trank zu fordern, und über das einen Gulden, die eine Hälfte vor die Armen, die andere vor den Profoß verbührt haben oder nach des Kapitäns Belieben auf eine Art gestraft werden. Wer aber nach gesetzter Wacht, es sei denn, daß er expresse Erlaubnis habe, zu Schiffe kommt, der soll über die willkührliche Strafe 14 Tage in Eisen sitzen; und wer des Abends nicht wieder zu Schiffe kehrt und die ganze Nacht am Lande bleibt, der soll ohne Gnade unten durchgezogen werden.

15.

(Handelt von der Verantwortung jeder Charge für die unter ihrer Obhut stehenden Schiffsgegenstände, sowie über Verbrauchsnachweis.)

16.

Kein Officier, Konstabel (Geschützmeister) Bootsgesell oder sonst jemand soll sich unterstehen, einig Pulver, Kugeln und andere Kriegsmaterialien zu verstechen, verkaufen oder an Land zu tragen, es sei in Tonnen, Hörnern (Pulverhörnern) Kleidern oder sonsten, bei Vermeidung des Stranges.

19.

Alle Konstabels und Mastklimmer (befahrene Matrosen) sollen gehalten sein, ihr Quartier zu bewachen und an das Steuer zu gehen, das Boot zu fallen (Boote zu bemannen) das Tauwerk wahrzunehmen und zu regieren, bei Strafe, dreimal von der Rae (Raa) zu fallen.

20.

Gleichfalls, wenn der Quartiermeister ruft: Fall, Fall, um in das Boot zu fallen, so soll derjenige an dem es fehlt, 14 Tage in Banden bei Wasser und Brot sitzen und über das 6 Stüver für den Profoß verbührt haben (Strafe zahlen).

21.

(Verbot bei Leibesstrafe, an Bord, wenn die Wache aufgesetzt ist, eine fremde Sprache zu reden oder Geschrei zu machen.)

23.

Auch soll niemand sich unterstehen, einige Meuterei zu stiften bei Leib und Lebensstrafe nach Erheischung der Sache. Und dafern jemand sothane Versammlung und Zusammenrottung einander mit einzustimmen angesprochen würde, der soll gehalten sein, solches sofort dem Kapitän oder Rat anzudeuten bei Lebensstrafe, und im Fall einer von derselbigen Verbündnis käme, sie zu entdecken und derselben Rädelsführer namhaft zu machen, der soll nicht allein der Strafe quitt sein, sondern über das zu einer Vergeltung 25 Gulden genießen. Käme aber einer außer der Verbündnis dahinter und entdeckte sie, der soll zu einer Verehrung 50 Gulden genießen und über das zum ersten Amt, dazu er tüchtig sein wird, befördert werden.

24.

Item soll niemand sich unterfangen, einige Briefe anzunehmen, abzugeben oder fortzusenden, ohne in Gegenwart des Kapitäns, der sie erst visitieren und bei dem Admiral oder Vice-Admiral angeben soll, bei Vermeidung des Galgens.

25.

Die Quartiermeister (Bootsmannsmaate) sollen mit ihrer Wache auf Deck sein und wachen, bei Strafe unten durchgezogen zu werden.

26.

(Verpflichtet die Quartiermeister, die Mahlzeiten der Leute zu überwachen, damit sie zu ihrem Rechte kommen. Bei Versäumnis dreimal von der Raa fallen.)

27.

Wer vor der Ablösung von der Wacht geht, wird dreimal unter dem Kiel durchgezogen und von allem Schiffsvolk gepeitscht.

28.

(Dieselbe Strafe für den, der auf der Wache schläft.)

29.

Wer seine Wache verschläft, der soll vors erste Mal nach des Kapitäns und der Officiere Gefallen gestraft, vors andere Mal von allem Schiffsvolk gepeitscht und zum dritten Male unter dem Kiele durchgezogen werden.

30.

Wenn die Trommel gerührt wird, zu Segel zu gehen, so soll männiglich sich zu Schiff begeben, bei Strafe dreimal von der Raa zu fallen.

32.

Wer die Schiffe absegeln läßt, ohne sich einzufinden, der soll dreimal unterm Kiel durchgezogen werden, und wer am Lande bleibt, und die Schiffe ohne ihn auslaufen, der soll ohne Gnade mit dem Strange bestraft werden, es sei denn nicht zu ändern gewesen.

33.

(Niemand soll aus einem Boote am Lande oder sonstwo bleiben. Strafe acht Tage in Banden bei Wasser und Brot. Bleibt er über Nacht, dreimal von der Raa fallen und Peitschen durch das ganze Schiffsvolk.)

35.

Niemand soll sich unterstehen, Bürgern und Hausleuten Gewalt zu thun, zu schlagen oder ihrer Güter zu berauben, bei Leibesstrafe.

36.

Die Kapitäns, ihre Offiziere, Matrosen und Soldaten sollen unter sich keinen Streit anfangen und sollen nach Gelegenheit der Umstände und nach Belieben des Admirals gestraft werden. Und sintemal das meiste Unheil aus Trunkenheit entsteht, als wird einem jedweden Offizier und andern hiermit ausdrücklich verboten, sich trunken zu Schiff finden zu lassen, und soll der Offizier, welcher sich diesfalls verlaufen wird, zum ersten Male 14 Tage und die Matrosen 8 Tage in Banden gesetzt und zum andern Male nach des Admirals oder Kapitäns, unter welchem man der Trunkenheit gepflegt, Gefallen gestraft werden.

37.

(Würfeln und Kartenspielen oder dergleichen wird willkürlich bestraft.)

38.

Wer sich unternimmt, den andern in bösem Mute mit der Faust, Stock oder Stricken zu schlagen, soll dreimal von der Raa fallen und dreimal von einem Quartier Volks gepeitscht werden.

39.

Wer zu Schiff in bösem Mute auf jemand sein Messer zieht, der soll mit dem Messer durch die Hand an den Mastbaum gestochen werden und so lange daran stehen bleiben, bis er dasselbe hindurchzeucht.

40.

Wer einen seiner Kameraden verwundet, es sei zu Lande oder zu Wasser, der soll dreimal unten durchgezogen werden und die Unkosten samt dem Heilerlohn bezahlen.

41.

Wer unter oder nach gemachtem Frieden zu Schiffe fechtet, der hat seine Hand verbührt, womit er den Frieden gebrochen (verliert seine Hand).

42.

Wer den andern ersticht oder erschlägt, der soll lebendig mit dem Toten Rücken an Rücken zusammengebunden und über Bord geworfen

werden; geschieht es aber zu Lande, so soll er mit dem Schwert vom Leben zum Tode gebracht werden.

43.

(Wer mit Licht im Schiffe ohne Befehl umherläuft, wird willkürlich bestraft.)

44.

(Wer mit Heu oder Kaff gefüllte Bettsäcke oder andere feuergefährliche Gegenstände an Bord bringt, erleidet einen einmonatlichen Soldabzug.)

45.

(Tabakrauchen ist nicht unten im Schiffe, sondern nur auf Deck zwischen Großmast und Fock erlaubt.)

46.

Wer bei der Arbeit oder im Gefecht zu Schiffe verwundet oder geschossen wird, der soll auf des Landes Unkosten kuriert werden und über das gleichwohl seinen vollen Sold empfangen. Und da sichs begäbe, daß jemand dabei ein Gliedmaß verlöre oder gelähmt würde, der soll nach Gelegenheit und Beschaffenheit des Schadens belohnt werden.

47.

(Bedroht Feiglinge mit dem Tode.)

48.

Niemand soll sich unterfangen, in die Pulverkammer zu kommen, außer dem Konstabel und dessen Gehilfen, bei Strafe dreimal unten durchgezogen zu werden.

49.

Die Köche sollen gehalten sein, das von dem Fleische abtriefende Fett und Schmalz, so lange es eßbar, zu den Suppen zu bewahren, das Untaugliche zur Unterhaltung des Schiffes anzuwenden, bei willkürlicher Strafe.

50.

Niemand soll das Bier unnützlich vergießen oder Viktualien über Bord werfen, ans Land bringen oder verkaufen bei Leibesstrafe.

53.

(Wer Speise oder Trank mit Gewalt aus der Kellerei nimmt, wird dreimal gekielholt.)

55.

Es soll sich niemand, weder edel noch unedel, groß noch klein, unterstehen, einige Frauenspersonen zu Schiffe zu bringen bei Verbührung willkürlicher Strafe.

56.

Wer Geld oder Gut stiehlt, soll es vierfach wiedergeben, das erste Mal willkürlich gestraft, das zweite Mal unten durchgezogen und mit hundert Schlägen gepeitscht, das dritte Mal ohne alle Gnade am Leben gestraft werden.

60.

Da es sich begäbe, daß einige Schiffe oder Prisen vom Feinde abgenommen würden, so soll sich niemand erkühnen, Kisten, Koffer oder Packete aufzubrechen, noch Briefe zu visitieren, sondern dieselben an den Admiral oder dessen Stellvertreter zur Weitergabe an den Schiffsdirektor in die Hände liefern. Sofern auch ein oder mehr Kapitäne von dem Admiral zur Verwahrung und Sicherung etlicher aufgebrachten Güter und Prisen beordert werden, so sollen sie gleichfalls gehalten sein, solche überzusenden bei Strafe des Galgens.

61.

(Gewaltanwendung gegen Kauffartei- und andere Schiffe wird mit schweren Strafen bedroht.)

62.

(Auf Gefangenenbefreiung ohne Vorwissen des Schiffsdirektors und dessen Räte steht der Galgen.)

64.

Wer ohne des Kapitäns oder seines Stellvertreters Erlaubnis mit Gewehr an Land geht, soll das erste Mal von der Raa fallen, beim zweiten Male über das Fallen von der Raa noch einen Monat Sold zu des Landes Besten verbühren.

66.

Alle andere nötige und gewöhnliche, hier noch nicht berührte, noch gestellte und gleichwohl bei dem Kriege zu Wasser gebräuchliche und in allen Zeiten üblich gewesene Artikel mögen nach vorwiegender Gelegenheit geordinieret, vermehret und hier beigefügt werden. Und sollen diese Ordnungen und Artikel so vollkommen in Obacht genommen und ins Werk gerichtet werden, als sie einen jeden respective

angehen; wie denn alle Kapitäne, Lieutenante, Edelleute, Schiffer, Offiziere, Soldaten und Bootsgesellen und alle andere, klein und groß, die sich in unsere Dienste zu Wasser begeben, verbunden sein, dieselben wohl und treulich zu unterhalten und darauf den gebührlichen Eid zu thun unter der Hand des Herrn Schiffsdirektors oder anderer, die dazu gekommittieret sein.

Man sieht aus dem Vorstehenden, daß alle möglichen Fälle in Betracht gezogen sind, um Zucht, Ordnung und stramme Disziplin auf den brandenburgischen Kriegsschiffen zu schaffen und zu erhalten, wenn auch unter Androhung strenger und nach unserer heutigen Anschauung oft grausamer Strafen. Daß der Zweck erreicht wurde, scheint daraus hervorzugehen, daß in den vorhandenen Akten aus jener Zeit nirgends Fälle verzeichnet sind, die auf eine Lockerung der Disziplin schließen lassen.

In Bezug auf Grausamkeit der Strafen muß jedoch, wie schon oben bemerkt, der Geist der damaligen Zeit berücksichtigt werden, dem die leider oft zu weit gehende sentimentale Humanität der Gegenwart fremd war, und ebenso kommen die schlechten Elemente der Schiffsbesatzungen in Betracht, welche überwogen. Daß man aber nicht nur in der kurfürstlichen Marine besonders streng verfuhr, vielmehr in allen andern Marinen die Strafpflege ähnlich gehandhabt wurde, erweisen die Schiffs- und Seekriegsartikel der hansischen Behörden, aus denen viele der brandenburgischen herübergenommen sind.

Immerhin spricht aber Gerechtigkeit aus ihnen und die Mannschaften werden gegen unwürdige Vorgesetzte ebenso in Schutz genommen, wie sie diesen zum Gehorsam verpflichtet sind.

Die Strafe des Kielholens, wie sie noch über den Beginn dieses Jahrhunderts hinaus in den Marinen bestanden hat, war eine sehr schwere und vielfach bei mehrmaliger Wiederholung dem Tode gleich zu achten, ja oft noch grausamer. Die Betreffenden wurden dabei an der einen Seite einer Unterraa aufgeheißt, dann ließ man sie vierzig bis fünfzig Fuß tief in das Wasser fallen, um sie mit einem an ihren Füßen befestigten Tau unter dem Schiffsboden durchzuziehen und sie auf der anderen Seite der Raa wieder aufzuheißen.

Die Schiffe waren damals noch nicht mit Kupfer beschlagen; infolgedessen bewuchsen sie nach verhältnismäßig kurzer Zeit mit scharfkantigen Muscheln, von denen der Körper der Unglücklichen oft so zerschnitten wurde, daß sie allein daran schon zu Grunde gehen konnten. Außerdem ließ sich die Strafe nicht so schnell vollziehen, daß nicht auch die Gefahr des Ertrinkens nahe lag, und wenn es schnell gemacht und die Leute nicht mit den Füßen voran unten durchgezogen wurden, so konnte es leicht geschehen, daß sie sich den Kopf gegen den vorstehenden Kiel zerschmetterten und als Leiche heraufgeheißt wurden.

Das Fallen von der Raa in das Wasser war nicht so schlimm, aber gewöhnlich wurde danach der nasse Körper noch gepeitscht. Diese Strafe hat bis in die Mitte unseres Jahrhunderts bestanden. Ich selbst sah sie einmal 1843 bei einer französischen Korvette in Singapore und 1852 in Vlissingen auf einem holländischen Linienschiffe angewendet mit nachfolgendem Auspeitschen und bei letzterem an einem eisigen Tage des Februar. Jetzt ist sie abgeschafft, ebenso wie auch nicht mehr geschlagen wird.

Die besonders schweren Strafen der Kriegsartikel bei Messergebrauch und Tötung stammen aus dem zwölften Jahrhundert und sind aus dem von Richard Löwenherz aufgestellten Seekriegsrecht übernommen, als dieser 1190 einen Kreuzzug mit 150 Schiffen unternahm, und wohl durch die Zuchtlosigkeit der Kreuzfahrer gezwungen wurde, so strenge Strafen zu verordnen. Auf den hansischen Schiffen wurden diese beiden ebenfalls verhängt.

Kehren wir wieder zur Kriegsthätigkeit der brandenburgischen Marine zurück.

Außer dem Stören der schwedischen Verbindungen in der Ostsee ließ der Kurfürst während des Jahres 1679 einen Teil seiner Kriegsschiffe auch noch eine andere Expedition gegen Hamburg unternehmen, das sich seit längerer Zeit einer restierenden Schuld für Winterquartiergelder zu entziehen suchte. Sie kaperten in der Nordsee verschiedene Schiffe des säumigen Schuldners, die in Kopenhagen versteigert wurden, was die Hamburger so in Schrecken setzte, daß sie alsbald 125000 Thaler zahlten.

Wegen einer ähnlichen Schuld Spaniens, 1,800,000 Thaler Sub-

sidiengelder, die aus dem Jahre 1674 stammten und die ersteres zu zahlen sich weigerte, beschloß der Kurfürst im folgenden Jahre (1680) in gleicher Weise vorzugehen.

Unter dem Kommando von Claes von Bevern, wahrscheinlich ein Holländer und kein Seemann, sondern ein Landoffizier, wie es damals meistens der Fall war, während die nautische Führung die seemännisch ausgebildeten Kapitäne hatten, lief zu diesem Zwecke ein Geschwader von sechs Fregatten aus. Ihre Namen waren „Kurprinz", „Dorothea", „Friedrich Wilhelm", „Roter Löwe", „Fuchs" und „Berlin". Sie führten 160 Geschütze und 685 Mann, was durchschnittlich auf das Schiff 26 Kanonen und 124 Mann ausmachte, so daß es also nur kleine Schiffe dieser Gattung gewesen sein können.

Beverns Instruktion lautete dahin, daß er in den englischen Kanal laufen und vor Dünkirchen so lange kreuzen solle, bis ihm ein spanisches Schiff in Sicht käme. Dasselbe sei zu nehmen und als Prise nach Pillau zu schicken', während das Geschwader dann nach Cadix oder je nach Umständen weiter segeln solle.

Sehr bald nach Ankunft im Kanal fand das Geschwader vor Ostende ein ziemlich großes Schiff vor Anker liegend. Dasselbe war der Carolus II. mit 28 Geschützen, mit Brabanter Spitzen und feiner Leinwand beladen, also eine kostbare Prise. Die Brandenburger griffen es sofort an, ob es aber einen lebhaften Kampf kostete oder das Geschwader sich desselben verhältnismäßig leicht bemächtigte, geht aus dem äußerst dürftigen Berichte des wohl von Bevern damit beauftragten Fähnrichs in der Dönhoffschen Leibkompagnie, Erasmus Müller nicht hervor, doch ist letzteres anzunehmen, da von Verlusten brandenburgischerseits keine Rede ist. Jener Bericht lautet: „Es wird unterthänigst gemeldet, daß obgedachtes Schiff am 18. September 1680 eine halbe Meile vor Ostende allein vor Anker gelegen — wir selbiges attaquiert und glücklich um 8 Uhr abends erobert haben".

Claes von Bevern muß aber ein sonderbarer Heiliger gewesen sein oder die See nicht gut haben vertragen können. Unter dem Vorwande, die wertvolle Prise sicher zu geleiten, trennte er sich gegen seine Instruktion mit zwei Fregatten vom Geschwader und brachte den Spanier auch glücklich nach Pillau, das der Kurfürst nach Verlust



Kiel.

der pommerschen Häfen zum Kriegshafen und Sitz des Marine-Kollegiums gemacht hatte, und von dem auch das Geschwader ausgelaufen war. Ob er wegen dieser Eigenmächtigkeit vom Kurfürsten, der in solchen Dingen keinen Spaß verstand, gebührend zur Rechenschaft gezogen wurde, außer daß er ihm das Kommando abnahm, geht aus den vorhandenen Akten nicht hervor. Möglicherweise hat die Freude über das Einbringen des Schiffes, dessen Ladung beim Verkauf 100,000 Thaler ergab und die Kosten der Expedition deckte, dazu beigetragen, daß Friedrich Wilhelm den Ungehorsam milder ansah. Die Prise wurde dann sofort als Kriegsschiff der Flotte eingereiht und erhielt 50 Kanonen. Es trug nun den Namen „Markgraf von Brandenburg".

Wiederum wurde der Schiffsdirektor Raule von seinen Widersachern bezichtigt, bei diesem Verkauf zu seinem Vorteil beteiligt gewesen zu sein. Die Untersuchung ergab seine völlige Unschuld und als Entgelt für die ungerechte Anklage ernannte ihn der Kurfürst zum Generaldirektor der Marine.

Anstatt Beverns erhielt nun Cornelis Rees, wohl auch ein Holländer, den Befehl über das Geschwader, das namentlich von den nordischen Höfen, als es den Sund passierte, sehr scheel angesehen wurde und dort eben solches Aufsehen wie große Unruhe erregte, „da des Kurfürsten Armatur in der Ostsee mit der Zeit so zunehmen möchte, daß daraus denen nordischen Kronen ein Präjudicium entstehen möchte". Sie dachten wohl daran, daß zur Zeit der Hansa dieselben Kronen ein Jahrhundert lang nur mit deutscher Genehmigung vergeben werden durften und fürchteten eine Wiederkehr solcher Zustände.

Die Wegnahme des Carolus II. erregte zwar einen diplomatischen Sturm, aber der Kurfürst kehrte sich nicht daran. Er schrieb selbst an den König von Spanien, um ihm mitzuteilen „— ingleichen fünf Jahre her durch kostbare Schickungen und durch Briefe, sowohl zu Madrid, als auch an die spanische Gesandtschaft zu Brüssel, um unsere rechtmäßige Satisfaktion angesuchet. Nachdem dies alles vergebens, haben Wir endlich zu diesem äußersten Rechtsmittel greifen müssen ꝛc."

Spanien drohte zwar, nannte die Handlungsweise Friedrich Wilhelms „seeräuberische Freiheit", aber die Energie des kühnen Fürsten mußte ihm wohl sehr imponieren, denn es blieb bei den Drohungen, obwohl der Kurfürst seine Maßnahmen getroffen hatte, um etwaigen Repressalien durch Einfall spanischer Truppen in Cleve sofort thatkräftig entgegenzutreten.

Er ließ sich auch sonst nicht im geringsten einschüchtern und entsandte unbekümmert um die Gesinnung der ihm mißgünstigen Mächte das Geschwader unter Rees nach Westindien, das jedoch dort wenig Glück hatte und nach 4½ monatlicher Abwesenheit mit nur einer Prise nach Pillau zurückkehrte.

So sehr dieser geringe Erfolg auch den Kurfürsten anfänglich verstimmen mochte, gab er die Sache deswegen doch nicht auf. Trotz versuchter Vermittelung der übrigen Mächte, welche mit Besorgnis auf das Erscheinen einer Brandenburgischen Seemacht im Atlantischen Ocean blickten, entsandte er im folgenden Jahre wiederum ein Geschwader zu demselben Zwecke.

Dasselbe bestand aus dem „Markgraf von Brandenburg" von 50 Kanonen, aus dem „Fuchs" und „Roter Löwe" von je 20 Geschützen, sowie aus einigen kleinen schnell segelnden Avisschiffen und ging unter Befehl eines Kapitäns Alders von Pillau in See. Die ihm vom Kurfürsten mitgegebene Instruktion zeigt, wie derselbe nach allen Richtungen hin die Sache gründlich erwogen, auf mögliche politische Folgen Bedacht genommen hat und ihnen vorzubeugen bestrebt gewesen ist.

Alders erhielt darin Befehl, zunächst Ostende zu beobachten, ob dort vielleicht ein spanisches Convoy aussegeln werde. Sollte er ein solches treffen, so sei es aufzufordern, sich freiwillig zu ergeben —



Brandenburg am Frischen Haff zur Zeit des großen Kurfürsten.

wo nicht „so hat Er sie mit Macht zu konstringieren und wo es glückt, die Schiffe nach Pillau zu senden, ohne daß er selbst mitkommt" (es also nicht wie Bevern zu machen). Glücke es nicht, so solle Er einen Monat lang auf spanische und flämische Schiffe im Kanal kreuzen und dann nach Cadix segeln, um gute Kundschaft einzuziehen, was von Spanien ein- und auslaufen wollen. „Worauf Er dann, wie auch auf die Türken fleißig zu kreuzen, und wenn Er türkische Schiffe oder Prisen so die Türken genommen, antrifft, hat Er solche daraus zu befechten und diejenigen, welche Er durch Gottes Segen erobern möchte, nach Lissabon zu bringen, um die Türken daselbst als Sklaven auf das Allertheuerste zu verkaufen und das Geld durch gute Wechselbriefe nach Rotterdam zu senden. Die darin gefundenen Waaren und Güter hat Er zu Lissabon bis zu seiner Wiederkunft liegen zu lassen und dann mit Salz zu beladen, und nach der Pillow zu bringen".

Demnächst sollte Alders auf die Silberflotte vigilieren und versuchen, eine Gallione zu erobern, vor sechs Monaten aber nicht zurückkommen, es sei denn, daß die Not es erfordere.

„Und weil zu Amsterdam noch acht neue Kapitalschiffe für den König von Spanien angefertigt werden, so soll Er darauf Acht geben, zumal sie schlecht bemannt sein sollen, und wenn schon einer, Mels in Amsterdam, solche Schiffe unter seinem Namen protegieret und gleichsam als Holländische passieren lassen will, soll Er sie demnoch, weil sie Spanisch seien, wegnehmen, Seine Escadre damit verstärken und das Schiffsvolk verteilen."

Im Falle von Not sollte er den Hafen von Lissabon als Retraite nehmen, durch den Sund des Morgens mit dem Tage oder abends gegen Sonnenuntergang in der Stille vorbeilaufen, doch vorher ankern und die Flagge zeigen, wie solches verabredet (mit dem Könige von Dänemark, um bei den nordischen Mächten so wenig wie möglich Aufsehens zu machen). Vor allen königlichen Schiffen sollte er das Marssegel streichen und die Flagge nach Seegebrauch von hinten wehen lassen, vor holländischen und den Schiffen der Republik Venedig aber nicht, sondern nur die Brandenburgische Losung, drei Schüsse geben, sonst nichts thun, woraus hervorgeht, daß der Kurfürst sich Republiken gegenüber nichts vergeben wollte.

„Im Falle einige Rencontres vorgingen, soll Er sie Bestens thuen, einer den andern nicht verlassen, sondern sich einander bis auf den Letzten helfen, damit unser Respekt auf das Beste reservieret werde, und wer einige lacheté begehen würde, der soll sofort mit dem Tode bestraft werden, und wird der Kapitän autorisiert, zu Kapitäns zu machen, welche es besser meritieren, ohne Ansehen der Person.

Ingleichen hat genannter Kommandeur darauf zu achten, daß die Schiffe neutraler oder alliierter Mächte weder geplündert oder beschädigt werden, noch sonsten etwas geschieht, was dieser Ordre zuwiderläuft. Den Soldaten soll Er Schiffsarbeit lehren und mit der Zeit zu Matrosen brauchbar machen, weil Wir geneigt sind, selbige allezeit zur Marine zu gebrauchen."

Alders war der richtige Mann, um gegebenen Falls die ihm gewordenen eingehenden Befehle des Kurfürsten in dessen Sinne auszuführen, tapfer und umsichtig, aber er wurde leider nicht vom Glücke begünstigt. Er ließ im Kanal drei Schiffe unter Kapitän Lacher, welchen er breits dort kreuzend vorfand, zurück, segelte nach Cadix und dann nach dem Mexikanischen Meerbusen, um die von Amerika erwartete spanische Silberflotte abzufangen. Er nahm zwar in Westindien verschiedene Prisen im Werte von 150,000 Thalern, verfehlte aber die Letztere. Sobald er darüber Gewißheit erlangte, setzte er alles daran, um so schleunig wie möglich in die Nähe von Cadix zu gelangen und dort die Silberflotte zu erwarten.

In Spanien erregte die Ankunft des Brandenburgischen Geschwaders gewaltigen Schrecken. In größter Eile wurden nicht weniger als zwölf Kriegsschiffe und zwei Brander unter dem Marquis von Villafiel ausgerüstet und in See geschickt, um die Silberflotte zu beschützen.

Am 30. September 1681 kamen sich beide Geschwader in der Nähe von Kap St. Vincent in Sicht. Alders hielt die Spanier für die Silberflotte und griff sie, obwohl er wußte, daß sie bewaffnet waren und mit 14 Schiffen seinen fünf gegenüberstanden, mit kühnem Mute an.

Sehr bald wurde er seinen Irrtum gewahr, aber das hielt den tapferen Mann nicht ab, sich zwei Stunden lang mit dem übermächtigen Feinde zu schlagen, bis er, um nicht gänzlich vernichtet zu

werden, mit Einbuße von zehn Toten und dreißig Verwundeten und seinen arg zerschossenen Schiffen, aber ohne eines derselben zu verlieren, sich in den portugiesischen Hafen von Lagos zurückzog, während er zwei Spanier in den Grund gebohrt hatte. Hier besserte er mit größter Energie und in kürzester Zeit die erlittenen Schäden aus und ging nach wenigen Tagen in See, um sein Glück aufs neue zu versuchen.

Von verschiedenen neutralen Schiffen erfuhr er jedoch leider bald, daß die Silberflotte inzwischen unbehelligt in Cadix eingelaufen und die erhoffte Beute ihm entgangen war. Er kehrte nun nach Pillau zurück, und wenn auch die Kosten des Seezuges durch den Verkauf der in Westindien aufgebrachten Prisen reichlich gedeckt wurden, war der Hauptzweck der Expedition doch verfehlt. Der Irrtum von Alders trug die Schuld, aber er hatte sich als ein seetüchtiger und braver Kapitän gezeigt, sich auf das tapferste geschlagen und erhielt sich dadurch die Gunst des Kurfürsten.

Der letztere ließ sich auch keineswegs durch den Fehlschlag seiner Hoffnungen entmutigen, sondern verharrte auf dem eingeschlagenen Wege. Mehr als je, nachdem der rote Aar sich kühn auf den Wogen des atlantischen Ozeans gezeigt, war er darauf bedacht, auch im Frieden eine ständige Marine zu unterhalten, um den stets von ihm im Auge behaltenen Seehandel zu schützen. Er hätte auch zum dritten Male ein Geschwader gegen Spanien entsandt, aber der Neid und die Besorgnis der übrigen Mächte türmten immer größere Schwierigkeiten und verursachten die ernstesten Vorstellungen, namentlich seitens der Niederlande. Da ihm aber deren Freundschaft zu wertvoll war, gebot ihm die Klugheit, von weiteren Repressalien gegen Spanien Abstand zu nehmen. Kapitän Lacher, der im Kanal kreuzte, untersuchte sehr pflichttreu jedes von ihm angetroffene Schiff, und die Holländer beschwerten sich darüber bitter beim Kurfürsten, daß dadurch ihr Handel gestört würde.

Deshalb verzichtete Friedrich Wilhelm auf die Fortsetzung des Seekrieges gegen Spanien, ging aber dafür desto eifriger auf Raules Vorschlag ein, sein Augenmerk auf die Gründung von Handelsgesellschaften zu richten. Zunächst schloß er mit seinem Generaldirektor der Marine 1682 nochmals einen Vertrag auf Stellung von fünf

größeren und vier kleineren Schiffen mit zusammen 194 Geschützen, zu denen dann noch der dem Kurfürsten eigen gehörige „Markgraf von Brandenburg" (der frühere Carolus II.) mit 50 Kanonen trat, gab dann aber 1684 das fernere Mieten von Kriegsschiffen auf und kaufte am 1. Oktober von Raule 9 Schiffe mit 176 Geschützen für die Summe von 109,000 Thalern, so daß er fortan eine eigene Flotte von zwölf Fahrzeugen besaß, da ihm auch die beiden eroberten schwedischen „Leopard" und „Eichhorn" gehörten. Das Jahr 1684 war mithin das eigentliche Geburtsjahr der Brandenburgischen Marine. Aus der genannten Summe, für die heutzutage nicht einmal eines unserer Kanonenboote gebaut werden kann, läßt sich aber folgern, selbst unter Rücksicht auf den damaligen höhern Geldwert, wie klein jene Schiffe gewesen sein müssen.

Da die politischen Verhältnisse nach dem Frieden von St. Germain eine ruhigere Gestaltung von längerer Dauer anzunehmen schienen, trat Friedrich Wilhelm den von Raule unterbreiteten Vorschlägen zur Aufrichtung zunächst einer Afrikanischen Handelsgesellschaft näher.

Wiederum mußte er aber die bittere Erfahrung machen, daß er bei den kleinmütigen Kaufleuten des eigenen Landes keinerlei Unterstützung seiner doch nur auf das Wohl des Handelsstandes und Volkes bedachten Pläne fand. So mußte er sich denn bis auf weiteres begnügen, einigen unternehmenden holländischen Kaufleuten, die seine Unterthanen wurden und zwei Schiffe, den „Mohrian" und das „Wappen von Brandenburg", nach der Küste von Guinea entsenden wollten, seinen Schutz angedeihen zu lassen, ihnen die Führung der Brandenburgischen Flagge zu gestatten, ihnen Geschütze mit kurfürstlichem Wappen zu geben und zwanzig Brandenburgische Soldaten auf ihnen einzuschiffen.

Diese beiden Fahrzeuge begannen im Herbst 1680 unter dem Befehle eines Kapitäns Blonk, eines tüchtigen und umsichtsvollen Seemannes ihre Reise und gelangten am Ende des Jahres glücklich am Orte ihrer Bestimmung, bei Axim in der Nähe des Kaps der drei Spitzen an der Guineaküste an.

Der Handel ging flott, die Neger stellten sich freundlich und Blonk schloß infolgedessen mit drei Häuptlingen, Pregalla, Sophonie und Aparry einen Vertrag, der sie verpflichtete, in Zukunft nur mit

Brandenburgischen Schiffen Handel zu treiben, sich unter den Schutz des Kurfürsten zu stellen, sowie einen Platz zur Anlage einer Festung zu überlassen.

Es schien jedoch, als ob die Mißhelligkeiten, mit denen Friedrich Wilhelm bei seinen maritimen Bestrebungen fast unausgesetzt zu kämpfen hatte, kein Ende nehmen sollten.

Schiffe der Holländisch-Westindischen Kompagnie, welche sich das durch nichts begründete Recht angemaßt, allein an der Guineaküste Handel treiben zu dürfen, kaperten das „Wappen von Brandenburg", und die Generalstaaten, welche dem Kurfürsten, der so lange treu zu ihnen gestanden, soviel dankten, hießen das gut. Dieses völlig ungerechtfertigte Verfahren gab jedoch dem letztern Veranlassung zu einem energischen Proteste, dem die entsprechende That auf dem Fuße folgte.

Er entsandte sofort eine Fregatte, um Repressalien zu ergreifen, und wenn dieselbe auch das Unglück hatte, an der Küste von Bornholm zu scheitern, hatte dies unerwartete ernste Auftreten Brandenburgs doch die Folge, daß die Generalstaaten letzterm nicht nur das Recht einräumten, an den nicht der Jurisdiktion der Holländisch-Westindischen Kompagnie unterstehenden Teilen der Afrikanischen Küste Handel zu treiben, sondern auch das genommene Schiff herausgaben, sowie für die Ladung eine Entschädigung zahlten.

Es wurden jetzt abermals zwei Schiffe unter gleichen Privilegien wie die früheren nach Guinea abgefertigt, und da dieselben mit unerwartet günstigen Erfolgen zurückkehrten, mit der Bildung einer Afrikanischen Gesellschaft vorgegangen (März 1682), an der sich sowohl der Kurfürst, wie eine Reihe seiner Würdenträger mit Einlagen beteiligten.

Unmittelbar nach Gründung der zunächst auf die Dauer von 30 Jahren vorgesehenen Gesellschaft wurden dann die Fregatte „Kurprinz" mit 32 und das Schiff „Mohrian" mit 12 Kanonen entsandt, teils zu Handelszwecken, teils um die mit den Negerhäuptlingen abgeschlossenen Verträge zu ratifizieren und ein Fort auf deren Territorium zu erbauen.

Die Kapitäne Voß und Blonk befehligten die mit 100 Seeleuten besetzten Schiffe. Die politische Leitung wurde jedoch dem bereits vielgereisten Kammerjunker Major von der Gröben übertragen, und

ihm zwei Ingenieure, ein Fähnrich, drei Unteroffiziere und 42 Soldaten zum Bau und der Besatzung des Forts beigegeben. Ebenso wurde das notwendige Baumaterial eingeschifft und Gröben beauftragt, verschiedene Geschenke für die Häuptlinge, ein Bild des Kurfürsten und einen „mit vergoldeten Buchstaben" geschriebenen Brief zu überbringen. Wie sich erwies, hatte Friedrich Wilhelm in Gröben eine sehr gute Wahl getroffen, da dieser sich seiner Aufgabe vortrefflich entledigte.

Am 12. Juli 1682 gingen die Schiffe von Pillau aus in See und die Reise verlief unter mancherlei Fährlichkeiten, die jedoch gut überwunden wurden, über Madeira und Teneriffa, dessen Pik der naive Gröben eine Höhe von „acht deutschen Meilen" beilegte, zunächst zum Senegalfluß und von dort über Sierra Leone bis zu dem holländischen Fort Del Mina, teils um zu handeln, teils um einen geeigneten Platz für Anlage einer Faktorei und eines Forts aufzusuchen.

Die Holländer, welche immer noch die Herrschaft über die ganze Goldküste beanspruchten, versuchten die Brandenburger durch Drohungen zu schrecken, kamen aber dabei schlecht an und der mannhafte Gröben ließ sich nicht einschüchtern. Indem er sie ironisch aufforderte, doch den Negern, wenn sie deren Herren seien, den Handel mit andern Nationen zu verbieten, schließt er seine Erzählung des Vorfalles mit den Worten: „Wir traktierten darauf die Deputierten sehr höflich, und ließen bei ihrem Abzuge unsere ganze Lage und Musqueterey scharf Feuer geben, zu erweisen, daß wir stündlich parat wären, denjenigen, der uns vertreiben wollte, zu erwarten".

Dies Verfahren hatte vorläufig den gewünschten Erfolg, und die Brandenburger wurden bis auf weiteres in Ruhe gelassen. Nach einigen weiteren Hin- und Herfahrten an der Küste zur Aufsuchung eines entsprechenden Platzes, fand Gröben eine ihm geeignet erscheinende Oertlichkeit auf der Spitze des Hügels Mamfer, unweit des Kaps der drei Spitzen, dessen Fuß die See bespülte. Die betreffenden Negerhäuptlinge zeigten sich erbötig, den Berg und das angrenzende Territorium zu verkaufen und der Vertrag wurde vollzogen.

Am 1. Januar 1683 marschierte Gröben mit fliegenden Fahnen den Berg hinan, pflanzte auf ihm unter dem Donner der Schiffs-

geschütze die Brandenburgische Flagge auf und nahm damit feierlich von der neuen Kolonie Besitz.

Dann leisteten die durch die Geschenke hoch erfreuten Häuptlinge den Eid der Treue, den sie durch Trinken einer Schale mit Schießpulver gemischten Branntweins feierlichst bekräftigten. Den Berg aber nannte Gröben „Groß Friedrichsburg", weil, wie er sagte, „Seiner Kurfürstlichen Durchlaucht Name in aller Welt groß ist".

Alsbald wurde dann mit dem Bau der Befestigung begonnen und derselbe mit Hilfe der Neger so schnell gefördert, daß schon nach



kaum acht Tagen ein vorbeisegelndes englisches und ein dänisches Schiff die neue Veste mit je fünf Salutschüssen begrüßten.

Sehr bald traf jedoch abermals aus den nicht fern gelegenen holländischen Faktoreien eine Gesandtschaft in großer Gala ein, um Protest gegen den Bau des Forts einzulegen. Nach Gröbens Beschreibung erschienen die Herren in einem wunderbaren Aufzuge, an dem die einfachen Brandenburger ihr stilles Vergnügen hatten. Mit roten Scharlachröcken mit durchbrochenen silbernen Knöpfen angethan, mit großen Bandbüscheln auf Rock, Hut und Degen, in lederfarbenen

Kamisol, blautafftenen Hosen, weißseidenen Strümpfen und gestickten Schuhen marschierten die ehrsamen Mynheers gravitätisch einher, so daß sie wie ein Maskenaufzug aussahen. Der Stimmführer hielt eine wohlgesetzte Rede und überreichte gleichzeitig einen schriftlichen Protest.

Gröben verwies sie jedoch nach Berlin, stellte ihnen anheim, frei zu thun, was sie nicht lassen könnten, er würde dann danach handeln. Damit war der Protest erledigt und die Herren Holländer mußten unverrichteter Sache abziehen.

Ein anderer weit gefährlicherer Feind nahte jedoch den braven Brandenburgern in der Gestalt des Klimafiebers. Dasselbe trat mit solcher Heftigkeit auf, daß von den 40 Mann Besatzung des Forts in wenigen Tagen nur noch fünf dienstfähig waren.

Auch Gröben wurde von der Krankheit befallen, und man kann sich denken, wie ihm zu Mute war, als er die Nachricht erhielt, daß 3000 von den Holländern aufgehetzte Neger heranrückten, um den Berg zu erstürmen. Der tapfere Mann verlor jedoch keineswegs den Mut. Es wurden Matrosen ausgeschifft, um das Fort wenigstens einigermaßen fertig zu stellen, und noch Schiffsgeschütze heraufgebracht.

Die Brandenburg treuen Neger baten um Aufnahme ihrer Frauen und Kinder in das Fort und erboten sich selbst zur Verteidigung. Bald rückten auch die Feinde in ungezählten Scharen an, während Gröben ihnen nur 50 Weiße und 200 Schwarze entgegenstellen konnte.

In der Voraussicht, daß die kleine Schar der Brandenburger sofort die Flucht ergreifen würde, stürmte die schwarze Masse mit wüstem Kriegsgeschrei den Berg hinan, doch als sie sich in ihrer Hoffnung getäuscht sah und eine wohlgezielte Kartätschladung auf kaum 100 Schritt in ihren dichtesten Haufen schlug, da stürzten sie in wildestem Schrecken und Angstgeheul wieder die Anhöhe hinunter und der Krieg war vorbei, „weil“, wie Gröben schrieb, „die Mohren nichts weniger als das schwere Geschütz vertragen können“.

Es konnte nicht fehlen, daß dieser Ausgang den Mut der treuen Neger sehr hob, die Achtung und Furcht vor der Brandenburgischen Flagge in weitem Umkreise vermehrte und nicht wenig dazu beitrug, späteren Angriffen der feindlichen Eingebornen einen Riegel vorzuschieben.



Festung Groß-Friedrichsburg an der Goldküste.

So konnte Gröben das Fort vollenden und verstärken, sowie mit 20 Geschützen bewaffnen, obwohl er noch immer schwer am Fieber litt. Dann übergab er den Befehl über dasselbe dem Kapitän Blonk, welcher auf seinem Schiffe durch den nächstältesten Lieutenant Philipp ersetzt wurde, ließ die 40 Soldaten als Besatzung zurück und trat mit dem „Mohrian" die Rückreise nach Pillau an, wo er glücklich und genesen eintraf, und unter Anerkennung der ebenso geschickten wie kraftvollen Ausführung des ihm gewordenen Auftrags zum Amtshauptmann von Marienwerder ernannt wurde.

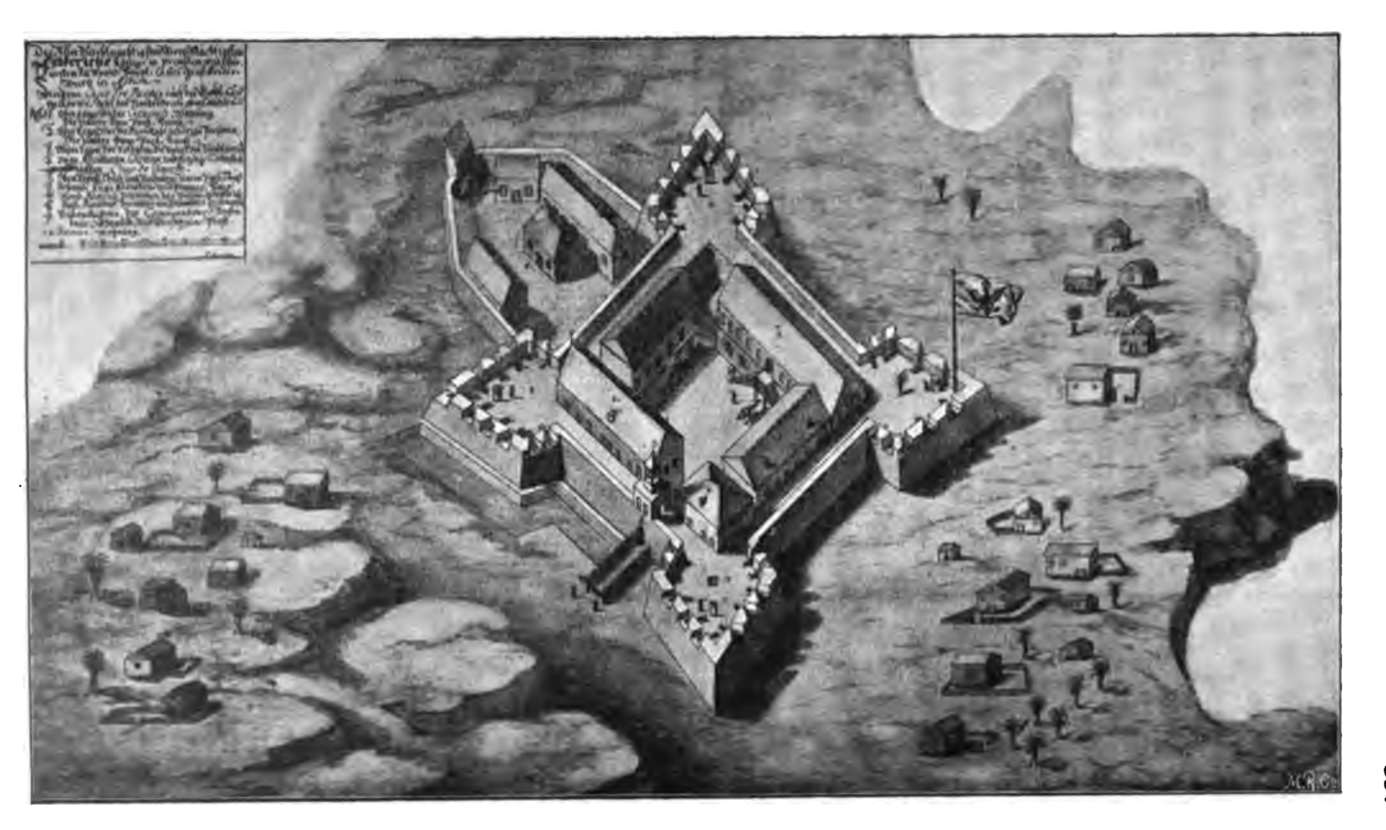
Der „Kurprinz" dagegen handelte an der Küste eine Ladung Negersklaven ein und ging damit nach Westindien, um sie dort zu verkaufen.

Es muß uns eigentümlich berühren, daß ein sonst so edler Herrscher wie der Kurfürst Sklavenhandel trieb, aber man darf dabei nicht vergessen, daß damals die Anschauungen über ein solches Geschäft himmelweit von den heutigen verschieden waren. Der Handel mit Negersklaven hatte früher nicht das geringste Ehrenrührige an sich. Man betrachtete im allgemeinen die Schwarzen als eine so tief unter den Weißen stehende Rasse, die sich nur wenig vom Lastvieh unterschied, daß auch nicht ein Wort zu ihren Gunsten laut wurde. Noch über hundert Jahre dauerte es, bis man in England began, human zu denken und den Handel zu verbieten; bis 1870 weigerten sich noch Brasilien und Spanien, dem Beispiele zu folgen, und unter diesem Gesichtspunkt gewinnt das Verfahren des Kurfürsten ein anderes Ansehen und ihn trifft als Kind seiner Zeit kein Vorwurf.

Hätte er übrigens aus eigener Anschauung gewußt, wie grausam es bei diesem Handel zuging, so würde er bestimmt seine Genehmigung nicht dazu erteilt haben. Der Chirurg Peter Oettinger, welcher sich auf einer späteren Reise des „Kurprinz" auf Sklavenhandel befand, schildert den Hergang dabei als Augenzeuge folgendermaßen in seinem Tagebuche*):

Einige Tage nach unserer Ankunft in Wydah (1693) trafen schon die ersten Sklaventransporte aus dem Innern des Landes ein, wäh-

*) Unter kurbrandenburgischer Flagge. Nach dem Tagebuche des Chirurgen Johann Peter Oettinger. Herausgegeben von Hauptmann a. D. Paul Oettinger. Berlin 1886.



Festung Groß-Friedrichsburg an der Goldküste.

rend gleichzeitig die für den Tauschhandel bestimmten Waaren vom Schiffe herbeigeschafft wurden.

Sobald eine genügende Anzahl der unglücklichen Opfer beisammen war, wurden sie von mir ärztlich untersucht, die gesunden und kräftigen gekauft, dagegen solche, denen Finger oder Zähne fehlten, oder die mit Gebrechen behaftet waren, zurückgewiesen.

Die angekauften Sklaven mußten dann zu 20 und 30 niederknien, die rechte Schulter derselben wurde mit Palmöl bestrichen und mittels eines Stempels, der die Buchstaben C A B C (kurfürstlich afrikanisch brandenburgische Kompagnie) trug, gebrannt; hierauf wurden die also Gezeichneten in dem für sie bestimmten Unterkunftsraum streng bewacht.

Waren etwa 50 oder 100 Sklaven beisammen, so wurden sie zu Zweien oder Dreien zusammengekoppelt und unter Eskorte an die Küste getrieben. Die Ueberwachung des Transportes war mir übertragen, und wurde ich zu diesem Zwecke in einer Hängematte hinterher getragen, so daß ich die Kolonne übersehen konnte. Einige dieser Unglücklichen folgten willen- und widerstandslos ihren Führern, selbst wenn sie durch die Peitsche zur Eile angetrieben wurden; andere dagegen heulten und tanzten. Doch gab es auch viele, namentlich Weiber, welche die Luft mit herzzerreißendem Geschrei erfüllten, das kaum durch die Trommel oder andere lärmende Instrumente übertönt werden konnte und mir oft in das Herz schnitt. Doch lag es nicht in meiner Gewalt, das Schicksal dieser Unglücklichen zu ändern.

An der Küste angelangt, landeten auf ein verabredetes Signal die Schiffsboote, um die schwarze Ladung an Bord zu nehmen. Auf dem Rückwege wurde dann die etwa 100 Köpfe zählende Negereskorte zum Weitertransport der vom Schiffe gelandeten Waren, deren Leitung und Ueberwachung mir gleichfalls oblag, verwandt, ein Umstand, der bei dem diebischen Charakter dieser elenden Hallunken mit Unannehmlichkeiten mancherlei Art verbunden war.

Am 4. April war endlich das Schiff mit 738 Sklaven beiderlei Geschlechts beladen, so daß wir uns vom Könige (von Dahomey) verabschieden und auf das Schiff zurückkehren konnten. Wie bei unserer Ankunft wurden wir in Sänften bis zum Strande zurückgetragen, beschenkten unsere Träger mit Branntwein und bestiegen alsdann das Boot.

Beim Absetzen vom Strande sah die Fahrt äußerst gefährlich aus; wir hatten, während wir dem weiß und hoch heranbrausenden Gischt der Wellen entgegenfuhren, zunächst das Gefühl, als wenn wir auf ziemlich gemeine Weise verschlungen werden müßten. Sobald das Brandungsboot mittels der auf den Sand rollenden See flott geworden, sprangen die schiebenden Neger gewandt hinein und nun ging das Pagaien los. Oft bäumte es sich steil vor dem Wasserschwall; manche hochaufspritzenden Wellenköpfe überschütteten die Insassen — ganz trocken kommt man selten durch — aber die Mannschaft war geschickt und kräftig genug, ihr schwankendes Fahrzeug je nach Bedarf zurückzuhalten, bis die nächste See sich schäumend und siedend vor ihm überschlagen, um es dann der folgenden schnell entgegenzutreiben, wie hoch und tief auch Berg und Thal erbrausen mochten. Mit welchen Schwierigkeiten aber unter den hier geschilderten Umständen das Ent- und Beladen eines Schiffes, wo jedes Stück, seien es Fässer oder Ballen, durch solche 120 Faden breite Brandung geschafft werden muß, verknüpft ist, bedarf wohl der weiteren Erklärung nicht.

Abends erreichten wir durchnäßt, sonnverbrannt, zerstochen von Moskitos und anderem Ungeziefer glücklich das Schiff und dankten Gott, daß wir endlich gesund aus diesem Heidenlande entkommen waren.

Doch welch ein Schauder überkam mich beim Betreten der Räume, in denen die unglücklichen Opfer untergebracht, beim Einatmen der schrecklichen Atmosphäre, in der dieselben zu leben gezwungen waren. Paarweise an den Füßen zusammengeschlossen lagen oder saßen sie reihenweise nebeneinander, und krampfhaft zog sich das Herz zusammen, als ich solche dem Aussehen nach menschlich gebaute Wesen wie das Vieh behandelt sehen mußte.

Ein andres entsetzliches Schauspiel bot sich meinem Auge am nächsten Morgen dar, als von den auf Deck getriebenen Sklaven einer über Bord fiel und seinen angeketteten Leidensgefährten mit sich riß. Beide umschlangen sich mit Geheul und versuchten durch Schwimmen über Wasser zu bleiben, bis ihnen vom Schiff Rettung käme. Doch nach wenigen Augenblicken schon schossen unter dem Schiffsboden gierige Haie herauf, rissen ihren Opfern die Beine ab und zogen sie in die Tiefe hinunter, so daß das Meer von ihrem Blute gefärbt

wurde, ehe das rettende Boot herbeikommen konnte. Später wurden von uns einige dieser räuberischen Meeresbewohner, die dem Schiffe gefolgt sein müssen, gefangen, und fanden wir in ihrem Magen Arme, Beine und Rippen von Menschen vor.

Am 3. April setzten wir unsern Kurs der Küste entlang nach St. Thomé, um dort Lebensmittel und Wasser zu der Reise über den Ocean zu ergänzen. Der Gesundheitszustand der Sklaven war kein günstiger, das Zusammenpferchen derselben, Mangel an Bewegung, veränderte Nahrung und dergleichen erzeugten Krankheiten aller Art. Schon während meines Landaufenthaltes waren zehn der Unglücklichen gestorben, und während der nächsten Tage erlag eine ebenso große Zahl der Brechruhr, die auch unter unserer Mannschaft grassierte.

Die Aufsicht über die Sklaven führten zehn bis zwölf handfeste und wie es schien, zuverlässige Schwarze, Pumpas oder Profosse genannt, die die Disciplin aufrecht zu erhalten hatten und wenn nötig, züchtigen durften. Zu diesen Pumpas wurde auch in Anbetracht seines sonst ruhigen Benehmens und der Kenntnis seiner Landsleute ein von Groß-Friedrichsburg mitgenommener Neger verwendet und während der Fahrt seiner Fesseln entledigt. Der Trieb nach Freiheit, die unsagbaren Leiden seiner Stammesgenossen, die Aussicht, über kurz oder lang selbst als Sklave verkauft zu werden, riefen in ihm den Gedanken wach, unter den Schwarzen eine Meuterei anzuzetteln, ihnen im richtigen Moment die Fesseln abzunehmen, die Besatzung zu massakrieren, dann mit dem Schiffe nach der Küste von Afrika zurückzufahren und sämtlichen Schwarzen die Freiheit wiederzugeben.

Schon waren einige Pumpas für seine Pläne gewonnen, als diese teuflische Absicht durch Sklaven, die dem Koch beigegeben waren, verraten wurde. Der Kapitän ließ sofort scharfe Munition an die Soldaten verteilen, dieselben in den verschiedenen Decks aufstellen, den alten Schelm mit seinen Komplicen fesseln und sämtlich vor ein Kriegsgericht stellen. In die Enge getrieben, legte ersterer ein umfangreiches Geständnis ab, bekannte, daß er die Absicht gehabt habe, schon in der nächsten Nacht oder am darauffolgenden Morgen seinen Plan auszuführen und die Christen während des Gottesdienstes mit Kanonenkugeln zu erschlagen. Das Kriegsgericht verurteilte den Anstifter zum Tode durch Erschießen, seine Mitschuldigen dagegen zum Kielholen und zu körperlicher Züchtigung.

Auf ein Zeichen des Kapitäns ergriff der Profoß mit seinen Gehilfen den Rädelsführer, entledigte ihn der Fesseln, schnallte ihm einen Tauwerksgürtel um und befestigte das eine Ende des Taues, das durch einen Block an der Raa geschoren war, in dem Ringe des Gürtels. Vier Matrosen bemannten das andere Ende und sechs Seesoldaten unter einem Unteroffizier traten mit der Front nach außen an die Fallreep.

Damit war alles zur Ausführung des schrecklichen Dramas bereit. „Heiß!" ertönte das von einem schrillen Pfiff eines Bootsmannsmaaten begleitete Kommando.

Die Matrosen liefen mit dem Tau längs Deck und der Delinquent flog in die Höhe bis unter die Raa. Dann erfolgte der Befehl „Fertig" und gleich darauf „Feuer!" Die Schüsse krachten, doch traf auch nicht eine Kugel. Ein unwillkürlicher Schreckensschrei entrang sich der Brust des verstockten Sünders, er bat um Gnade in der Hoffnung, alles sei nur geschehen, um ihn zu ängstigen.

Doch keine Antwort erfolgte. Die Mannschaft schaute erwartungsvoll zu ihrem Führer auf; eine eigentümliche Erregung bemächtigte sich aller Anwesenden, selbst die rohesten Gesellen überkam ein gewisser Ernst und an den Sklaven schien dies entsetzliche Schauspiel nicht wirkungslos vorüberzugehen. Es war eine hochnotpeinliche Scene, die manchem von uns das Blut in den Adern erstarren ließ.

Auf Kommando des Kapitäns traten sechs andere Soldaten heran. Sie trafen besser, alle sechs Kugeln erreichten ihr Ziel und der Betreffende gab kein Lebenszeichen mehr von sich. Die Leiche wurde abgeschnitten und fiel ins Meer.

Die Sklaven klatschten als Zeichen der Zustimmung oder der Furcht in die Hände, ihre Gesichter aber waren vor Schreck entstellt.

Hierauf wurde zur Bestrafung der übrigen Mitschuldigen geschritten, und einer nach dem andern gekielholt (in der Weise, wie weiter oben bei den Strafen beschrieben).

Die ganze Prozedur hatte etwa eine Minute gedauert. Der auf Deck wieder angelangte Neger bot einen schrecklichen Anblick. Sein nackter Oberkörper war geschunden und mit Blut bedeckt, als ob er Spießruthen gelaufen wäre; die scharfen Muscheln am Schiffsboden hatten ihm mitleidslos seine Haut zerschnitten. Dann wurde er auf

eine Greting (hölzernes Rostwerk) gelascht und mit einem fingerdicken Tau so lange geprügelt, bis der Rücken überall von dicken Schwielen bedeckt war, und das Blut herabtriefte.

In gleicher Weise wurde die Strafe an den übrigen Schuldigen vollzogen. Einer der Gegeißelten hielt den Atem an, um sich zu ersticken, doch brachte der Rauch eines unter seine Nase gehaltenen brennenden Holzscheites ihn bald wieder zum Atmen.

Unser Retter, durch den wir dem Massakre durch die Sklaven glücklich entgangen waren, erhielt als Belohnung die Stelle eines Pumpa.

Wir folgten der Küste, aber die Hitze war furchtbar, der über Land kommende Wind, der Hermattan, war glühend, die Atmosphäre zitterte wie die Luftschicht über einem Hochofen, und man suchte vergebens Kühlung im Bade.

Arme Sklaven, wie sieht es nun erst bei Euch aus, die ihr so lange in der Wildnis frei gelebt, jetzt auf das engste zusammengepfercht und zusammengeschlossen bei schlechter Kost in einer Luft leben müßt, die jeder Beschreibung spottet!

Doch ihr seid Sklaven, ein Handelsartikel, und in diesen Worten liegt alles, wie zur Zeit der alten Griechen und Römer.

Unser Vorrat an Proviant war für eine so große Kopfzahl nur knapp bemessen, die Reise dauerte lange, die Sklaven bekamen nur einmal täglich zu essen und der Mannschaft wurde das Frühstück entzogen. Kein Wunder, wenn die Sterblichkeit sowohl unter den Negern, als auch unter der Schiffsbesatzung eine unverhältnismäßige Höhe erreichte und sehr viele von der Ruhr hingerafft wurden.

Am 5. Mai, also erst nach 4 Wochen der Reise erreichten wir Cap Lopez und konnten dort unsere Lebensmittelvorräte ergänzen. Hier wurden auch die Unterkunftsräume der Sklaven zum ersten Male gereinigt.

Noch einmal wurde ein Komplott der Schwarzen entdeckt und vereitelt. Die furchtbaren Strafen, von denen sie Zeuge gewesen, hatten nicht vermocht, den Drang nach Freiheit in ihnen zu ersticken. Die Anstifter wurden auf das furchtbarste gepeitscht und an Händen und Füßen im untersten Schiffsraum angeschlossen.

Am 15. kamen wir nach St. Thomé, verproviantierten uns

ausreichend, und am 23. Mai traten wir unsere Reise über den Ocean an. Am 17. Juni erhoben die in den untersten Räumen untergebrachten weiblichen Sklaven ein furchtbares Geschrei. Es wurde ein abermaliges Komplott befürchtet und die ganze Besatzung alarmiert, diesmal war jedoch eine andere Sache der Grund. Das Schiff hatte ein Leck bekommen, das Wasser hatte sich über die nackten Leiber der Weiber ergossen, und sie glaubten, das Fahrzeug sei im Sinken. Das Leck wurde gestopft, das Wasser ausgepumpt, Ordnung und Ruhe wieder hergestellt, und diesmal waren wir mit dem Schreck davongekommen.

Am 9. Juli, nach einer Reise von drei Monaten, langten wir endlich an unserem Bestimmungsorte, der dänischen Insel St. Thomas an. Wie uns der kurbrandenburgische General-Direktor auf der Insel, von Bellin mitteilte, waren wir glücklich zwei französischen Kapern, die seit längerer Zeit vor dem Hafen auf uns gelauert, entgangen. Unsere Unglücksstunde war somit noch nicht gekommen. (Der „Kurprinz" wurde auf der Rückreise nach tapferster Gegenwehr von drei großen französischen Kriegsschiffen genommen und nach der Plünderung in Brand gesteckt.)

Die Sklaven wurden ausgeschifft, aber nur noch 659 Köpfe, denn 59 waren unterwegs gestorben!

Soweit der Chirurg Oettinger, der nach allem, trotz seiner Zeit, ein fühlendes Herz besaß. Aber man wird wohl verstehen, daß der Kurfürst, wenn er selbst Augenzeuge der furchtbaren geschilderten Szenen gewesen wäre, oder auch nur Oettingers Schilderung gelesen hätte, unmöglich, wenn auch nur indirekt als Gesellschafts-Mitglied, sich an dem schrecklichen Sklavenhandel hätte beteiligen können. Zu verwundern ist es trotzdem noch, daß nur 59 Sklaven starben. Der „Kurprinz" war schon mit 100 Mann seiner Besatzung vollgepfropft. Hier befanden sich aber über 800 Köpfe an Bord, und das ein Vierteljahr lang unter den schwierigsten Verhältnissen. Die Schwarzen mußten eine große Lebenskraft besitzen.

Kehren wir nach dieser Abschweifung wieder zu Friedrich Wilhelms maritimen Plänen zurück.

Der unermüdliche Raule hatte seinen Herrn darauf aufmerksam gemacht, wie wichtig und vorteilhaft es für das Gedeihen der Kom-

pagnie sein würde, den Sitz der letzteren von dem im äußersten Winkel der Ostsee eingeklemmten Königsberg[1], das 4—5 Monate vom Eise eingeschlossen war, nach einem Hafen an der Nordsee zu verlegen.

Die dafür vorgebrachten Gründe leuchteten dem Fürsten ein, und er ergriff eiligst eine sich bietende günstige Gelegenheit, Emden dafür zu gewinnen.

Die Fürstin-Witwe von Ostfriesland lag mit ihren Ständen in Streit; der Kaiser nahm die Partei der letzteren, und der Kurfürst erbot sich sofort, zur Wahrung des kaiserlichen Ansehens dort 300 Mann Truppen hinzulegen, was angenommen wurde.

Die Truppen überrumpelten den festen Platz Gretsyl und nahmen ihn trotz holländischen Einspruchs für Brandenburg in Besitz. Damit faßte Friedrich Wilhelm festen Fuß, in der Absicht dort zu bleiben, schloß mit den Ständen einen Vertrag, Emden zum Sitz der Gesellschaft zu machen, und die Stadt beteiligte sich dafür an letzterer mit einem Betrage von 25,000 Thalern.

In dem Vertrage versprach er dem Emdener Seehandel den Schutz seiner Kriegsschiffe und gewährte ihm außerdem in Preußen besondere Vorteile.

Von den 1684 Raule abgekauften Schiffen blieben die „Dorothea (40 Kanonen), „Lithauer Bauer" (14), „Rummelpot" (8) in Königsberg — „Friedrich Wilhelm zu Pferde" (60), „Markgraf von Brandenburg" (50), „Kurprinz" (36), „Fuchs" (20), „Friede" (10), „Philipp" (6), „Maria" (6) wurden in Emden stationiert und dazu noch 16 Raule gehörige Schiffe, welche dieser stets fertig halten mußte, für die er aber nur eine Entschädigung erhielt, wenn sie für den kurfürstlichen Dienst gebraucht wurden.

Beide Stationen standen unter einer Admiralität, und an die Spitze der Emdener trat Freiherr von Dankelmann mit dem ostfriesischen Freiherrn von Knyphausen ad latus.

So hatte denn das langjährige Streben Friedrich Wilhelms einen Abschluß bekommen, auf das er wohl mit Befriedigung zurückblicken durfte. Nicht weniger als 26 Kriegsschiffe standen zu seiner Verfügung, um beziehungsweise seinen gerechten Forderungen dem Auslande gegenüber entsprechenden Nachdruck zu geben; eine über-

seeische Handelsgesellschaft war gegründet, als Stützpunkt für dieselbe eine Kolonie erworben und diese durch eine Festung gesichert.

Wenn man bedenkt, unter welchen schwierigen, den Staat Brandenburg öfter mit gänzlicher Vernichtung bedrohenden Verhältnissen er das alles geschaffen und sein verarmtes und zerstückeltes Land emporgebracht hatte, so muß man die zähe Ausdauer, den ungebrochenen Mut und die gewaltige Thatkraft des edlen Hohenzollern bewundern, der seine Zeitgenossen riesenhaft überragte, und dessen hoher Geistesflug seinem Jahrhundert weit voraus war.

Bei alledem war aber sein ganzes Bestreben nur auf die Erhaltung des seinem Lande so nötigen Friedens bedacht und suchte er deshalb mit den verschiedenen Seemächten, namentlich mit dem sich zur See immer mehr entwickelnden und aufstrebenden England Schiffahrtsverträge anzubahnen, um seiner Flagge allgemeine Anerkennung und Gleichberechtigung zu verschaffen.

Die gedeihliche Entwickelung der Afrikanischen Gesellschaft ging indessen nicht in der Weise von statten, wie die Teilnehmer und der Kurfürst selbst gehofft hatten. Großenteils trugen die offenen und versteckten Feindseligkeiten holländischer und französischer Handelskompagnien die Schuld, welche der Brandenburgischen Konkurrenz alle möglichen Schwierigkeiten bereiteten und deren Handel überall zu stören suchten.

Die Folge war, daß die ausgesandten Schiffe nur mäßige Erträge brachten, neue Einschüsse gemacht werden mußten, die alten Teilnehmer kopfscheu wurden und neue nicht zu gewinnen waren. Um die Gesellschaft deshalb über Wasser zu halten, wurde der einträgliche Sklavenhandel mehr in das Auge gefaßt.

Dazu mußte man aber Absatzmärkte auf eigenem Grund und Boden haben. Die Gesellschaft knüpfte deshalb mit Spanisch-Westindien an, aber dieses fürchtete, daß die Brandenburger Schiffe mit ihren eigenen Besitzungen auch Handel treiben würden und verlangten, daß die Sklaven an einem neutralen Orte geliefert würden.

Der Kurfürst versuchte nun, von Frankreich die westindischen Inseln St. Vincent oder St. Croix käuflich zn erwerben, ohne jedoch seinen Zweck zu erreichen. Mehr Glück hatte er dann mit Dänemark und schloß mit ihm Ende 1685 einen Vertrag, nach dem der

Kompagnie auf der Insel St. Thomas, zunächst auf die Dauer von dreißig Jahren, so viel wüstes Land überwiesen werden sollte, als 200 Sklaven bebauen könnten.

Die Brandenburger hatten dagegen gewisse Zölle und andere Abgaben zu entrichten, durften aber keinen Handel mit anderen Nationen treiben, der die dänisch-westindische Kompagnie schädigen könnte.

Damit war der Brandenburgisch-Afrikanischen Gesellschaft nun auch der zweite Weltteil eröffnet, und das Streben des Großen Kurfürsten schien umsomehr von Erfolg gekrönt werden zu sollen, als auch die Besitzungen in Afrika sich immer mehr ausdehnten.

Die in der Nähe von Groß-Friedrichsburg wohnenden Negerstämme mochten wohl die Erfahrung machen, daß sie unter Brandenburgischer Herrschaft weniger ausgebeutet und besser behandelt würden, als unter Holländern, Engländern und Fanzosen, und gingen gern auf die ihnen von Kapitän Blonk gebotenen Verträge ein.

So trat 1684 Akkoda, im folgenden Jahre Takkarary unter kurfürstlichen Schutz und 1687 auch die in der Nähe von Cap Blanco gelegene Insel Arguin.

Demnach versprach sich alles auf das Beste zu gestalten, aber leider wuchs auch mit der Ausdehnung der Brandenburgischen Macht die Eifersucht und der Handelsneid der Holländer und Franzosen und sie suchten erstere auf jede Weise niederzuhalten. So kaperte die französische Senegal-Kompagnie 1685 den „Mohrian“, nahm die Ladung heraus und schickte das Schiff nach Brest, weil es am Gambia Handel getrieben, den die Franzosen für sich allein beanspruchten, während die Engländer dort auch ein Fort besaßen und unbehelligt blieben.

Der königliche Rat von Frankreich hieß das Verfahren gut, und das Schiff wurde verkauft. Wenn es nun auch auf energische Reklamation des Kurfürsten im folgenden Jahre herausgegeben und 20,000 Franks gezahlt wurden, konnte es nicht ausbleiben, daß durch solche Willkür die Brandenburgische Kompagnie in ihrem Gedeihen auf das Empfindlichste geschädigt wurde, und das um so mehr, als jene sich auch seitens der Holländer wiederholte.

Diese kaperten den „Wasserhund“ und zwangen die Fregatte

„Charlotte Sophie", welche ebenfalls zu einer überseeischen Handelsreise ausgerüstet war, zur Rückkehr nach Emden, während sie zwei portugiesische Schiffe von der Reede von Groß-Friedrichsburg vertrieben, die dort mit dem Gouverneur Geschäfte machen wollten.

Raule berechnete den durch diese Vorkommnisse der Kompagnie erwachsenen Schaden in einem Berichte an den Kurfürsten auf 143,000 Gulden und es war natürlich, daß sie auf diese Weise unmöglich vorwärts kommen konnte.

Aber das war es nicht allein; ein schlimmerer Feind erwuchs der Gesellschaft im eigenen Lager. Der brave Blonk, der sich nach jeder Richtung als ein ebenso tüchtiger, wie umsichtiger und nur auf das Emporkommen der Kolonie und des Handels bedachter Gouverneur bewährt hatte, war gestorben; seine Nachfolger jedoch zeigten sich als Betrüger, und Raule wies dem Kurfürsten 1686 nach, daß sie die Kompagnie um 36,000 Gulden beeinträchtigt hatten.

Unter solchen Umständen zeigte sich bald ein Fehlbetrag statt des erhofften hohen Gewinnes. Die Ostfriesischen Teilhaber wurden schwierig, und der Kurfürst, dem alles daran gelegen war, sein unter so vielen Hindernissen und Widerwärtigkeiten geschaffenes Werk zu erhalten, kaufte sie auf eigene Kosten aus. Raule wußte ihn zu bewegen, daß die von der Marine getrennte Kompagnie wieder beide in einer Hand vereinigt, und er mit großen Befugnissen an die Spitze derselben gestellt wurde.

Diese Maßnahme erwies sich denn auch in Wirklichkeit als richtig, und die Kompagnie nahm unter den veränderten Verhältnissen einen ganz bedeutenden Aufschwung. Die Bilanz des Jahres 1687 ergab statt der bisherigen Fehlbeträge einen Ueberschuß von 57,000 Thaler.

Der Kurfürst sah endlich seine rastlosen Bemühungen, die Wohlfahrt seines Landes durch überseeischen Handel zu heben, mit Erfolg gekrönt, und dies bestimmte ihn umso mehr, mit der größten Energie für den Schutz der Compagnie gegen deren vielen Feinde einzutreten.

Da traf 1688 plötzlich die Nachricht ein, daß der holländische General de Sweers die brandenburgischen Filial-Kolonien Akkoda und Takkarary ohne vorherige Kriegserklärung durch einen Hand-

streich erobert, die Besatzungen zu Kriegsgefangenen gemacht und alle dort gelagerten Warenvorräte geraubt habe.

Der Kurfürst war außer sich. Er schrieb den Generalstaaten, daß die „Holländisch-Westindische Kompagnie gegen die Brandenburgisch-Afrikanische solche harte und barbarische Dinge vorgenommen habe, welche auch im härtesten Kriege mit keiner größeren Animosität und Grausamkeit tractiert und verübt werden könnten".

Zugleich wies er seinen Gesandten in Haag an, die sofortige Herausgabe der beiden Plätze und angemessene Entschädigung für diesen unverschuldeten Friedensbruch zu fordern, widrigenfalls er andere „Mesüres" ergreifen würde.

Er hegte die feste Absicht, Holland den Krieg zu erklären, und dieser Brief, sowie die drohende Sprache des Gesandten verfehlten nicht, die gewünschte Wirkung zu erzielen. Angesichts der für sie so ernsten Lage erklärte sich die Stadt Amsterdam alsbald bereit, die gestellten Forderungen vollständig zu befriedigen.

Die Nachricht traf den großen Mann auf dem Sterbebette, aber sie erhellte noch seine letzten Augenblicke. Nach wenigen Stunden schloß der geniale Herrscher die Augen für immer, die stets mit kühnem Adlerblick in die Ferne geschaut hatten und nur auf das Wohl und Gedeihen seines Landes gerichtet waren. Die letzte von ihm ausgegebene Parole lautete „Amsterdam."

Der Kurfürst war ein Siebziger, als er seinen Tribut an die Natur zahlen mußte. Er hatte eine lange und ruhmreiche Regierung geführt, Brandenburg zu einem geachteten und gefürchteten Staat gemacht, aber sowohl für diesen, als besonders für seine mit so vieler Sorge in das Leben gerufenen und mit Liebe gehegten Neuschöpfungen, die Marine und den überseeischen Handel, starb er zu früh.

Er war damit seiner Zeit voraus geeilt, aber seine mächtige Persönlichkeit, sein fester Wille und seine ausdauernde Thatkraft hatten alle entgegenstehenden Hindernisse siegreich zu überwinden gewußt. Mit seinem Tode hatten seine maritimen Errungenschaften ihren Höhepunkt erreicht und begannen schnell zu sinken. Wie Meteore waren sie am politischen Horizonte Norddeutschlands erschienen, hatten eine Zeitlang geleuchtet, freilich ohne zu erwärmen, und waren dann wieder in Nacht verschwunden.

Als das helle Auge des Großen Kurfürsten erlosch, nahm der rote Aar im weißen Felde, der noch im Roten Adler fortlebt und auch seit einigen Jahren als Flagge auf dem Linienschiff „Brandenburg" weht, gestickt von den Frauen der Stadt Brandenburg als ehrendes Gedenken jener großen Zeit Friedrich Wilhelms, trauernd seinen Flug vom Meere zurück zur Felsenburg.


Friedrich Wilhelm,
Kurfürst von Brandenburg.

Der Geist der alten Hansa hatte sich nach Jahrhunderte langem Schlummer geregt. Er wollte die Erinnerung an die ruhmvolle Zeit wachrufen, wo deutsche Eichenkiele stolz als Herrscher die Meere durchfurchten, und England um schweres Geld von ihnen Frieden erkaufen mußte.

Friedrich Wilhelm allein hatte die Mahnung verstanden, aber nicht das deutsche Volk. Die Raben kreisten noch um den Kyffhäuser, und noch fast zwei Jahrhunderte sollten vergehen, ehe sie, so Gott will, für immer verscheucht wurden.

Ein Urenkel Friedrich Wilhelms, Friedrich der Große, hat diesem Helden, diesem echten Hohenzoller in ebenso warm empfundenen wie wahren Worten ein schönes Denkmal gesetzt. Er sagte von ihm: „Seine Seele war der Sitz der Tugend. Das Glück hat ihn nie stolz, das Unglück nie verzagt machen können. Er war großmütig, gütig, freigebig, leutselig und wich von diesen Eigenschaften niemals ab. Er wurde der Beschützer und Wiederhersteller seines Vaterlandes, der Urheber der Brandenburgischen Macht, der Schiedsrichter zwischen

denjenigen, die ihm gleich waren, und die Ehre seines Volkes. Mit einem Worte, sein Leben war ein Lobspruch. Er richtete mit wenigen Mitteln große Dinge aus, er war sein eigener Rat und Heerführer, er machte seinen Staat blühend, den er gleichsam unter Schutt vergraben gefunden hatte. Seine Thaten sind umso bewunderungswerter, weil sein Mut und seine Erfindungsgabe dabei Alles gethan, und weil die Hilfsmittel sich in seinem Geiste in eben dem Maße vervielfältigten, als die Hindernisse sich steigerten."

Die Nachfolger des Verblichenen waren anders geartet, sie besaßen weder die Energie noch das Interesse, um in Bezug auf Seesachen in die Fußtapfen ihres Vorgängers zu treten und das von ihm begonnene Werk weiter zu führen.

Zwar hielt der Sohn desselben, Kurfürst Friedrich III. es nicht mit seiner fürstlichen Würde und der Machtstellung Brandenburgs vereinbar, die Marine und die Kolonisation angesichts der ringsum sich türmenden Schwierigkeiten aufzugeben, aber die treibende Kraft und die hohen weitschauenden Gedanken des Vaters gingen ihm ab.

Dessen ernste Vorstellungen an Holland bezüglich Entschädigung für Akkoda und Takkerary hielt er aufrecht, und es kam ihm dabei zu Hilfe, daß Wilhelm III. vor seiner Einschiffung nach England, um dessen Thron zu besteigen, ein Bündnis mit Brandenburg schließen wollte. Akkoda wurde sofort herausgegeben, und die übrigen Differenzen sollten einem Schiedsgerichte unterbreitet werden, womit Friedrich sich vorläufig einverstanden erklärte.

Aber Marine wie Kolonien und afrikanische Kompagnie gerieten trotzdem allmählich in Verfall, und für den Vaterlandsfreund ist in Bezug auf sie nur Trauriges zu berichten.

Raule blieb noch zehn Jahre in seiner Stellung. Obwohl von allen Seiten wieder angefeindet, da seine Gegner glaubten, es sei jetzt nach Friedrich Wilhelms Tode der günstige Augenblick zu seinem Sturze gekommen, fand er doch eine mächtige Stütze an dem Minister Dankelmann, der selbst das regste Interesse für des Großen Kurfürsten Errungenschaften auf dem Gebiete des Seewesens sich bewahrt hatte, und gewiß spricht es für Raule, daß dieser hochehrenwerte Mann ihn nicht fallen ließ.

Über dies vermochte auf die Dauer doch nicht den Rückgang der Marine und Kolonien aufzuhalten. Streitigkeiten mit England, Frankreich, Holland und selbst mit dem so lange zu Brandenburg gestandenen Dänemark führten zu vielfacher Kaperung der Kompagnie-Schiffe und auch die weiter oben erwähnte Fregatte „Kurprinz", auf der der Chirurg Öttinger diente, wurde von den Franzosen genommen. Der nach der Königskrone strebende Friedrich III. trat in diesen Streitigkeiten jedoch nicht nachhaltig auf, um nicht das Wohlwollen jener Mächte für seine ehrgeizigen Pläne einzubüßen.

Die Kriegsschiffe verfaulten in den Häfen teils aus diesen Gründen, teils aus Mangel an Geld. In dem französischen Kriege, der die brandenburgische Schiffahrt sehr schädigte, befahl der Kurfürst die Ausrüstung von zwei Geschwadern zu zwei und drei Schiffen, um auf Franzosen zu kreuzen, aber es fehlte an Geld, und nur zwei Fregatten konnten in Dienst gestellt werden von den 12 Kriegsschiffen, die Friedrich Wilhelm hinterlassen. Die beiden Fregatten gingen, gerade wie unsere „Augusta" 1870, kühn bis vor die französischen Häfen und brachten 12 Schiffe mit französischer Ladung auf, doch da dieselben teilweise Bremer Kaufleuten gehörten, und der Kurfürst Ursache hatte, diese zu schonen, so wurden die Prisen wieder herausgegeben, um Bremens Freundschaft sich zu erhalten.

Dagegen wurde, als noch eine dritte Fregatte mit großer Mühe in Dienst gestellt war, scharf gegen Hamburger gekreuzt, bis der König von Dänemark diesen erlaubte, unter seiner Flagge zu fahren, und nicht gestattete, daß diese Schiffe von den Brandenburgern angehalten und durchsucht würden. Um nicht auch Dänemarks Gegnerschaft zu erwecken, befolgte der Kurfürst nicht den Rat Raules, sich nicht an Dänemark zu kehren, und ließ sich zu einem Vergleich mit Hamburg herbei, das wenigstens teilweise die Hilfsgelder zahlte, die der Kaiser wegen des französischen Krieges auf dasselbe angewiesen hatte, und deretwegen Brandenburg die Beitreibung erzwingen wollte. Die Ansiedlung auf der dänischen Insel war durch französische Kaper angegriffen und zerstört worden, weshalb die Besitzung aufgegeben wurde, Groß-Friedrichsburg und die drei anderen festen Plätze verfielen zu Ruinen. Die Kaperungen, sowie andere Unglücksfälle und Betrügereien der

Angestellten in den Kolonien gaben dem Ganzen den Rest. Der Kurfürst lehnte jede Beteiligung an der Afrikanischen Gesellschaft ab, erbot sich zwar ihr gegenüber, drei Kriegsschiffe zum Schutz der afrikanischen Besitzungen auszurüsten, aber es ging mit jenen wie mit der Marine unaufhaltsam abwärts.

Die Besatzung von Gretsyl war eingezogen; auch mit der von Emden sollte es geschehen, doch da die Stadt erklärte, dann nicht mehr die vertragsmäßigen Bundesgelder zahlen zu wollen, nahm der Kurfürst bis auf weiteres noch Abstand.

Aus den Kolonien kamen immer mehr Berichte über den kläglichen Zustand derselben und die Untreue der Beamten und Kaufleute. Um Kriegsschiffe zur Ueberwachung dort zu stationieren, fehlte es an Mitteln, da der Krieg mit Frankreich sie erschöpft, und des Friede von Ryswick Brandenburg keinerlei materielle Vorteile gebracht hatte. Der Kurfürst stand deshalb von allen kriegerischen Maßnahmen ab und suchte nur auf diplomatischem Wege sich den Besitz der Kolonien zu sichern.

Bei diesen trostlosen Zuständen glaubten die Gegner Dankelmanns und Raules die Zeit gekommen, um einen neuen Sturmlauf gegen die beiden verhaßten Männer zu unternehmen, und diesmal gelang ihr Plan. Dankelmann fiel in Ungnade und mit ihm Raule; damit war das Signal zur Auflösung aller maritimen Errungenschaften des Großen Kurfürsten gegeben.

Friedrich III. war König geworden, seine Unabhängigkeit vom Kaiser anerkannt, während Prinz Eugen bei Kenntnisnahme des bezüglichen Vertrages zornig ausgerufen hatte: „Der Kaiser sollte die Räte hängen lassen, die ihm einen so meineidigen Rat erteilt haben." Es schien, als ob er in ferne Zukunft hätte schauen können.

Aber Friedrich I. hatte in seiner neuen Würde an wichtigere Dinge zu denken, als an die Afrikanischen Kolonien, und sie wurden vollständig vergessen.

Raule wurde 1698 in Anklagezustand versetzt und aller möglichen Missethaten, Betrugs und Unterschleifs bezichtigt. Jahre lang befand er sich in Untersuchungshaft unter so traurigen Verhältnissen, daß seine Gesundheit schwer darunter litt. Trotz aller Bemühungen

und Gehässigkeiten seiner Feinde gelang es diesen nicht, ihn in ihrem Sinne zu überführen, und schließlich gestattete ihm König Friedrich I. im Jahre 1705 nach Hamburg überzusiedeln, wo er ihm ein Jahresgehalt von 1000 Thalern aussetzte.

Der schwergeprüfte Mann genoß jedoch diesen königlichen Gnadenbeweis nicht lange Zeit; seine Gesundheit war vollständig gebrochen und er starb 1707. Sein Nachlaß war gering; er bestand in wenigen Tausend Thalern, die an den König fielen, und dies war der beste Beweis, daß die ungeheuerlichen Unterschleife, wegen deren man ihn verklagte, nur in der Einbildung seiner Feinde bestanden hatten.

Jedenfalls war Raule ein Mann, der sich große Verdienste um sein Adoptiv-Vaterland Brandenburg erworben hatte und eines besseren Loses wert gewesen wäre. Unmöglich hätte er sich so lange Jahre die Gunst des so klar blickenden Großen Kurfürsten erhalten und dessen volles Vertrauen dauernd besitzen können, wenn er auch nur annähernd so unwürdig gewesen wäre, wie ihn seine Gegner hinzustellen suchten, und es ist sehr zu beklagen, daß das Sprichwort „Undank ist der Welt Lohn" sich auch an ihm in so trauriger Weise bewahrheitete.

Erst 4 Jahre, nachdem Friedrich die Königskrone sich auf das Haupt gesetzt, erinnerte er sich der Kolonien. Als ein von Arguin abgeschickter Feldwebel die traurigsten Berichte über den Zustand der dortigen Garnison, deren Kopfzahl auf 7 Mann herabgesunken war überbracht hatte, beschloß man sich derselben anzunehmen. Die Vervollständigung der Besatzung kam aber nicht vor 1708 zu Stande. Zweiundzwanzig Soldaten und zwei Offiziere wurden entsandt und langten auch glücklich in Arguin an, aber auf zwei kleinen gemieteten holländischen Schiffen. Von den eigenen Kriegsschiffen war keines für die Fahrt mehr tauglich befunden, und die fremde Flagge sollte davor schützen, von Holländern, Franzosen und Engländern gekapert zu werden. Wahrlich, ein größeres Armutszeugnis konnte sich das neue Königreich Preußen nicht ausstellen, und Friedrich Wilhelm würde sich im Grabe umgedreht haben, wenn er hätte sehen können, was aus seinen Schöpfungen, die er ein ganzes Menschenleben mit so viel Liebe gepflegt, geworden.

Hatte Friedrich I. aus Pietät gegen seinen Vater und im Interesse der eigenen Würde, der Marine und dem Kolonialwesen immer noch nicht ganz seine Teilnahme entzogen, so stand sein Nachfolger Friedrich Wilhelm I. auf einem anderen Standpunkte.

In einer königlichen Ordre vom 29. September 1717 an seinen Gesandten im Haag bezüglich ihm vorgeschlagener Schiffsexpeditionen schrieb er: „Wir mögen auch nicht bergen, gleich wie wir dieses Afrikanische Compagniewesen, und daß solches von einigem reellen Nutzen vor Uns sein könnte, jedesmal und von aller Zeit her als eine Chimère angesehen . . . .“

Damit war das Todesurteil sowohl für die preußischen Kolonien, die nur noch ein Scheinleben geführt hatten, wie über die Kriegsmarine gesprochen, und in derselben Ordre bot der König die Afrikanischen Besitzungen der Holländisch-Westindischen Kompagnie zum Kauf an. Er verlangte dafür 150,000 Thaler.

Die Verhandlungen zogen sich lange hin; im Jahre 1719 wurde der Vertrag perfekt, aber die anfängliche Summe auf 6000 Dukaten ermäßigt. Die Holländer wollten Besitz nehmen, aber es gelang ihnen erst im Jahre 1725, dies thatsächlich zu thun.

Die Schanzen mit ihren Besatzungen und Ausrüstungen waren inzwischen so vernachlässigt worden, daß, als alle Klagen und Bitten um Abhilfe vergeblich waren, der Gouverneur der Kolonie, Du Bois, sich genötigt sah, persönlich beim Könige vorstellig zu werden. Er begab sich 1718 nach Europa und übertrug einem als treu bewährten Negerhäuptling, Jean Cuny bis zu seiner Rückkehr den Oberbefehl, fand jedoch bei seiner Ankunft in Berlin den Kaufvertrag mit Holland bereits abgeschlossen vor, und zwei holländische Kriegsschiffe waren unterwegs, um die Besitzergreifung zu veranlassen. Jean Cuny, dem von jenem Vertrage noch nichts bekannt war, weigerte sich jedoch entschieden, der Aufforderung des Gouverneurs von Del Mina zur Uebergabe von Groß Friedrichsburg nachzukommen. Ihm sei der Schutz des Forts bis Rückkunft des Oberbefehlshabers anvertraut und er würde nicht dulden, daß bis dahin auch nur ein Stein verrückt werde.

Als auch abermalige Vorstellungen nichts fruchteten, schritten die

Holländer zur Gewalt. Es wurden 50 Mann unter einem Hauptmann ausgeschifft, um die Feste zu erstürmen, da man wenig Widerstand erwartete; Cuny ließ die Truppe ganz nahe herankommen, dann aber wohlgezieltes Gewehrfeuer geben, das sämtliche Soldaten niederstreckte; der schwer verwundete Hauptmann konnte sich nur mit Mühe in ein Boot retten.

Diese Niederlage überzeugte die Holländer, daß hier mit Gewalt nichts auszurichten sei und umsoweniger, als sie erfuhren, daß Cuny 20,000 Mann zusammengezogen habe, um jenen den preußischen Besitz streitig zu machen.

Als dieser Vorfall in Berlin bekannt wurde, zahlte die Holländisch-Westindische Kompagnie sofort den Rest der Kaufsumme, und es wurde ihr 1620 eine Abtretungs-Urkunde ausgestellt.

Doch auch dies genügte Cuny nicht. Er hatte Du Bois versprochen, bis zu dessen Rückkunft den Schutz des Forts zu übernehmen; da aber weder dieser, noch ein Bevollmächtigter zur Ratifizierung der Urkunden erschien, hielt der treue Negerhäuptling sich an sein Wort gebunden und führte sieben Jahre einen erbitterten Krieg gegen die Holländer, bei dem diese großen Menschen- und Materialverlust erlitten und schon an der Besitznahme verzweifelten. Endlich gelang sie ihnen.

Eines Tages war die preußische Flagge niedergeholt. Als die Holländer nach Groß-Friedrichsburg hineinmarschierten, fanden sie das Fort leer. Der tapfere Vasall war mit seinen Truppen in den heimatlichen Wäldern verschwunden, und man hat nie wieder etwas von ihm gehört.

Dasselbe Jahr verwehte auch die letzten Reste der Afrikanischen Kompagnie. Das Inventar derselben wurde in Emden für 5982 Thaler verkauft, und damit die letzte Spur von des Großen Kurfürsten patriotischer Schöpfung ausgelöscht. Als vor sechs Jahren die deutsche Dampfkorvette „Sophie" den Schauplatz des ersten deutschen Kolonialversuches besuchte, da brachte sie von den Trümmern der Feste Groß-Friedrichsburg eines der von Friedrich Wilhelm dorthin gesandten Brandenburger Geschütze mit in die Heimat. Als Reliquie wird sie in der Marine-Akademie in Kiel aufbewahrt. Jetzt weht seit 1884 die deutsche Flagge an der Guineaküste, aber unter glücklicheren

Auspizien als vor 200 Jahren. „Wo“, nach den Worten des Kaisers Wilhelm II., bei Gelegenheit der Besitznahme von Kiautschau, „der deutsche Aar seine Krallen eingeschlagen hat, das läßt er sich nicht wieder entreißen.“



Ruinen von Groß-Friedrichsburg.

Mögen andere Staaten mit Neid und Mißgunst auf unsere kolonialen Erwerbungen blicken, das deutsche Reich wird sie sich zu erhalten

wissen und mit ihnen das erreichen, was der Große Kurfürst durch Ungunst der Zeiten vergeblich erstrebte.

Was er damals bei seinem Regierungsantritte schrieb, „der gewisseste Reichthumb und das Aufnehmen eines Landes kommen von dem Commercium her; Seefahrt und Handlung sind die fürnehmsten Säulen eines Estats, wodurch die Unterthanen beides, zu Wasser als auch durch die Manufakturen zu Lande, ihre Nahrung und Unterhalt erlangen“ — es hat sich bewahrheitet. Deutschlands Flagge weht auf allen Meeren der Erde, es hat sich zur zweiten Seehandelsmacht emporgeschwungen, seine innere Kraft und sein Wohlstand heben sich von Jahr zu Jahr, und nachdem jetzt trotz nörgelnder Opposition kleinmütiger und kurzsichtiger Gegner unsere Marine endlich eine entsprechende Vergrößerung erhält, wird das Reich auch imstande sein, unserm Seehandel den Schutz zu gewähren, dessen er bedarf, um sich immer mehr zu entwickeln und im wirtschaftlichen Wettbewerb der Nationen mit der Zeit die erste Stelle einzunehmen.

Die nächsten 150 Jahre waren nicht dazu angethan, Deutschlands maritime Stellung und Seemächtigkeit wieder neu ins Leben zu rufen. Friedrich der Große hatte zwar reges Interesse dafür, sein umfassender Geist erkannte die Wichtigkeit desselben, und als er 1751 in den Besitz von Ostfriesland gelangt war, machte er Emden zum Freihafen.

Er gründete die noch heute bestehende preußische Seehandlung und entsandte zur Belebung des überseeischen Verkehrs direkt Schiffe nach China und Bengalen, allein der Kampf auf Leben und Tod, den Friedrich halb Europa gegenüber um die Existenz seines Landes zu führen hatte, lenkte seinen Blick notwendig von diesen Unternehmungen ab, und sie mußten deshalb wieder verkümmern.

Trotzdem fand während des siebenjährigen Krieges auf dem Stettiner Haff zwischen schwedischen und preußischen Fahrzeugen ein Kampf statt, und wenn derselbe auch unglücklich für letztere verlief, verdient diese That doch der Vergessenheit entrissen zu werden, da sie ein großartiges Beispiel von dem kühnen Mute gab, der deutsche Seeleute

beseelt, die sich nicht scheuten, mit improvisierten Kriegsfahrzeugen gegen die feindliche Uebermacht zu kämpfen.

Bereits nach der Schlacht von Kollin 1757 hatte der König dem General v. Manteuffel die Maßnahmen übertragen, die dazu angethan seien, die Inseln Usedom und Wollin, sowie die Odermündungen gegen Angriffe der schwedischen Flotte zu schützen, welche Stettin bedrohte. An Seekriegsmaterial war nichts vorhanden, und man mußte sich mit Handelsfahrzeugen begnügen, die so gut wie möglich zur Kriegführung ausgerüstet, mit schweren Geschützen bewaffnet und mit preußischen Seeleuten bemannt wurden. Es waren dies vier Gallioten, vier größere und vier kleinere Fischerfahrzeuge, letztere sogenannte Espings. Diesen Namen trugen zur Hansazeit die größten Boote der damaligen Kriegsschiffe und sie können deshalb nur sehr klein gewesen sein, während die zweimastigen Gallioten höchstens einen Gehalt von 60—70 Tonnen hatten. Letztere führten eine durchschnittliche Besatzung von 80 Köpfen, die übrigen acht Fahrzeuge eine solche von zusammen 280, also durchschnittlich 35, im ganzen 600 Mann.

Die Namen der Gallioten waren „König von Preußen", „Prinz von Preußen", „Prinz Heinrich", „Prinz Wilhelm". Die nächstfolgenden vier größeren Fischerfahrzeuge hießen „Jupiter", „Mars", „Neptun" und „Merkurius"; die Espings waren nur numeriert.

Die braven pommerschen Kapitäne, welche befehligten, hießen „Schwarz", „Brun", „Lickfeld" „Braunschweig". Von den übrigen sind uns die Namen „Hanson" und „Barkhahn" überliefert worden und sie sind wohl wert, als glänzende Beispiele für unsere deutschen Seeleute in weiteren Kreisen bekannt zu werden und geehrt zu bleiben.

Fast ein Jahr lang hinderte diese winzige Flottille das Eindringen der Schweden und wies alle Versuche derselben wirksam zurück.

Der über diesen hartnäckigen und ruhmreichen Widerstand ebenso erstaunte wie erboste Feind sammelte dann aber eine große Uebermacht von 12 Rudergaleeren und vier Bombengallioten und ging am 10. September 1769 zum Angriffe über.

Es waren unglückliche Tage für Preußen. Kaum vier Wochen vorher war die Schlacht von Kunersdorf geschlagen und verloren, und jetzt fand das kleine heldenmütige Geschwader für Preußens Ruhm seinen Untergang.

Nach dem überkommenen Berichte war die schwedische Flottille schon am 19. August in die Anklamer Fähre bei Münchow eingedrungen, nachdem die Landtruppen Usedom besetzt hatten. Erstere entsandte am 20. eine Galeere und einige Boote, um das Fahrwasser bei dem Bock auszupeilen, wurde aber nach einiger Kanonade von den Preußen zurückgetrieben. Dieses Scharmützieren beider Geschwader dauerte mehrere Wochen, wobei aber die Preußen sich allmählich zurückziehen mußten und schließlich zwischen zwei Feuer der Schweden gerieten. Schlechtes Wetter und Gegenwind hinderten jedoch letztere bis zum 10. September am direkten Angriff.

Dann erfolgte dieser; sie warfen sich auf die beiden Fischerfahrzeuge „Merkurius“ und „Jupiter“ des preußischen rechten Flügels und zwar mit vier Galeeren und zwei Gallioten, griffen sie von verschiedenen Seiten an, enterten und nahmen sie trotz verzweifelter Gegenwehr. Die Schweden hatten die eigenen Galeeren vorher mit 300 Mann besetzt, bemannten nun auch die genommenen preußischen Fahrzeuge und verstärkten damit ihr Geschwader. Für die Preußen wurde jetzt die Lage sehr kritisch, sie versuchten unter Segel zu gehen, um ein laufendes Gefecht zu beginnen, aber es wurde still, die Gallioten konnten nicht manövrieren und so fielen sie eine nach der anderen in die Hände des Feindes, ebenso die beiden Fischerfahrzeuge und ein Esping. Drei der letzteren konnten sich nach Ziegenort retten.

Wenn man bedenkt, daß auf feindlicher Seite 16 größere Kriegsfahrzeuge mit 366 Seeleuten und 2293 Landtruppen gegen 12 improvisierte kleinere preußische mit nur 600 Mann Besatzung standen, also jene mehr als viermal stärker waren als diese, daß ferner der Kampf von 9 Uhr morgens bis nachmittags 4 Uhr währte, drei schwedische Schiffe in Grund geschossen wurden und der Feind 120 Tote hatte, so mag man daraus ermessen, wie tapfer unsere Seeleute gekämpft haben, und wenn sie auch schließlich unterlagen, so haben sie sich an diesem Tage doch mit hohem Ruhm bedeckt. Wieviel Verlust die Preußen an Toten und Verwundeten hatten, ist in dem Berichte nicht gesagt, doch kann derselbe nach der Sachlage nicht unbedeutend gewesen sein. Von den Gefangenen behielten die Schweden 20 auf ihren Fahrzeugen zurück, um sie als Lotsen die Oder hinauf nach

Stettin zu verwenden, die übrigen sollten mit der Galliot „Schildpadde" nach Karlskrona transportiert werden, überwältigten jedoch unterwegs die schwedische Besatzung und liefen mit dem Schiffe am 22. Oktober 1759 glücklich in den Kolberger Hafen ein, so daß der Feind nicht nur ein viertes Schiff, sondern auch dessen Bemannung an Gefangenen einbüßte.



Die deutsche Flotte.

1848—1852.



Mit der letzten Tagefahrt der Hansa im Jahre 1630 war sie zu Grabe getragen, ihr einstiger Glanz dahin. Zwar schlossen Bremen, Lübeck und Hamburg zur selben Zeit sich zu einem neuen Bunde zusammen, in dem sie sich zur gegenseitigen Hilfeleistung verpflichteten, aber für die Seegeltung Deutschlands blieb derselbe ohne jede Bedeutung. Es fehlte ihm sowohl jeder Rückhalt an dem zersplitterten ohnmächtigen Reiche, wie auch an eigener materieller Kraft, um den Beeinträchtigungen und Anfeindungen der übrigen mehr und mehr erstarkenden Seestaaten die Spitze zu bieten oder sich ihrer auch nur zu erwehren.

Der Große Kurfürst wies den drei Städten den Weg, um wieder emporzukommen; aber der kühn wagende Geist der Vorfahren war von ihren Bewohnern gewichen. Sie waren kleinmütig geworden, hatten den Blick in die Ferne verloren und vergebens forderte der ebenso geniale wie energische Herrscher ihre Hilfe für seine maritimen und kolonialen Unternehmungen und Pläne, welche trotz vielversprechender Zukunft scheitern mußten, weil sein verarmtes Land nicht die nötigen Mittel aufzubringen vermochte.

Diese Engherzigkeit rächte sich jedoch bald an den Städten selbst; ihr Seehandel, die Quelle ihres Wohlstandes, wurde fernerhin nur geduldet. Rechte besaß er nicht mehr; wo es den übrigen Seemächten



Das Wappen von Hamburg.

paßte, wurden diese mißachtet und mit Füßen getreten. Bremen und Lübeck beschränkten sich fortan mit ihrer Schiffahrt nur auf die engen Becken der Ost- und Nordsee, Hamburg wagte sich weiter vor,

bis in das Mittelmeer und den atlantischen Ocean, aber mußte nur zu oft seine Ohnmacht empfinden.

Alles was es zum Schutze seines Seehandels besaß und aufbringen konnte im 18. Jahrhundert, waren zwei Fregatten, oder wie sie genannt wurden „Convoys", das „Wappen von Hamburg" und „Kaiser Leopold." Dies waren zwei sehr gute Kriegsschiffe und der Befehlshaber des ersteren, Kapitän Karpfanger, war ein tüchtiger und unternehmender Kriegsseemann, dessen noch heute rühmend in Hamburg gedacht wird, aber um irgend einer wirklichen Seemacht entgegenzutreten, dazu reichten sie natürlich nicht im entferntesten aus und waren auch dafür gar nicht bestimmt. Sie sollten nur als Geleit der Convoys, die nach dem Mittelmeere gingen, dienen, um sie gegen die Raubschiffe der Barbareskenstaaten zu schützen. Doch auch dafür genügten sie nur eine Zeit lang, weil Hamburg mit dem größten der Raubstaaten, Algier, einen Vertrag geschlossen hatte, der ihm gegen Zahlung eines jährlichen Tributes gegen dessen zahlreiche Schiffe Sicherheit gab. Infolgedessen begann sich sein Seehandel im Mittelmeere bedeutend zu heben, aber es dauerte nicht lange. Spanien sah mit Neid diesen Aufschwung und zwang um die Mitte des Jahrhunderts Hamburg, von dem Vertrage zurückzutreten. Dadurch erwuchsen seinen Schiffen aber so große Gefahren, und wurden soviele derselben geraubt, daß die Fahrt aufgegeben werden mußte und ihm fortan das Mittelmeer verschlossen blieb. Es konnte nur noch bis Lissabon gehen, dankte dies jedoch auch nur dem Umstande, daß Portugal sich mit den Barbaresken im Kriege befand, seine Flotte vor der Straße von Gibraltar kreuzen ließ und dadurch den Raubschiffen den Weg nach dem atlantischen Ocean versperrte. Hamburg knüpfte nun Handelsverbindungen mit Brasilien an, aber auch hier sollte es bald das Recht der Stärkeren empfinden. Obwohl es zu dieser Fahrt vertragsmäßig berechtigt war, verbot ihm Portugal aus Handelsneid dieselbe, während sie England und Holland weiter gestattet wurde.

So blieb der ohnmächtige deutsche Handel überall gedrückt und geschädigt. Sobald das Reich irgendwie in kriegerische Verwickelungen geriet, mußte seine Schiffahrt darunter leiden. Unter dem Vorwande, daß die deutschen Schiffe möglicherweise dem Gegner Kriegskontre-

Hamburger Admiralitätsjacht 1750.

bande zuführen könnten, wurden sie, selbst wenn auch das Reich neutral blieb, durchsucht, festgehalten, in die Häfen der Kriegführenden geschleppt oder auch einfach gekapert. Deutschland war der Prügelknabe der anderen Nationen geworden, und wenn Patrioten auch noch so sehr mit den Zähnen darüber knirschten, so war dies eine ohnmächtige Wut; vollständig wehrlos zur See mußte es sich den entwürdigenden Zustand gefallen lassen.

Am schlimmsten wurde aber der deutsche Seehandel und namentlich der Hamburgs während der englisch-französischen Kriege im Ausgange des vorigen Jahrhunderts heimgesucht und erhielt während der Okkupation Hamburgs durch Napoleon in den Jahren 1806—1813 einen geradezu vernichtenden Schlag. Die englische Blockade der Elbe von 1802 bis 1805 hatte, obwohl sie nicht sehr ernst gehandhabt wurde, da England selbst dadurch Schaden erlitt, Hamburg schon enorme Verluste gebracht, aber als dieselbe 1806 erneuert und die Stadt von den Franzosen okkupiert wurde, da stiegen sie in das Ungemessene. Nach den angestellten Berechnungen belief sich der Schaden, den die Kaufleute und Versicherer allein in zwei Jahren durch Wegnahme der Schiffe erlitten, auf 30 Millionen Mark und von den 32 bestehenden Versicherungsgesellschaften machten in dieser Zeit nicht weniger als 27 bankrott. Dazu trat noch der gänzliche Ruin der Hamburgischen Industrie, durch welchen nahe an 7000 Arbeiter brotlos wurden, sowie die nach vielen Millionen zählende Schädigung der binnenländischen Industrie, deren Produkte keinen Absatz mehr fanden.

Vergleicht man aber den damaligen Stand des Handelsverkehrs Deutschlands und seiner Industrie mit dem heutigen, in welcher letzteren allein 9 Millionen Industriearbeiter beschäftigt werden, so wird man sich ein Bild von der Kalamität machen können, von der unser Vaterland betroffen würde, wenn wir nicht imstande wären, durch entsprechende Seemacht eine feindliche Blockade abzuwehren und unsere beiden deutschen Meere für unsere Schiffahrt frei zu halten. Angesichts einer solchen drohenden Zukunft war der Widerstand eines großen Teils unserer Reichstagsabgeordneten gegen eine Vergrößerung der Flotte, die von der Regierung außerdem auf das Kärgste bemessen war, und auch für die Zukunft keineswegs ausreicht, ganz unbe-

greiflich. Es war das eine Kurzsichtigkeit, die, wenn nicht glücklicherweise schließlich doch die Majorität des Reichstags sich für die Vermehrung entschieden hätte, bei dem nächsten Kriege mit einer größeren Seemacht unser Vaterland dem Verderben überliefert haben würde.

„Deutschland muß ausführen, oder es wird untergehen“, hat kürzlich ein berühmter französischer Nationalökonom gesagt und er hat Recht. Wird unsere Ausfuhr, die jetzt in die Milliarden geht, auf längere Zeit unterbunden, dann sind wir verloren, und das stolze deutsche Reich bricht zusammen. Wer es ehrlich mit dem Vaterlande meint und Patriotismus im Herzen trägt, der muß mit allen Kräften dahin streben, daß wir eine Flotte haben, die solchem furchtbaren Unheil vorbeugt.

Der Sturz Napoleons brachte für den deutschen Seehandel bessere Zeiten, und in der darauffolgenden 30jährigen Friedensperiode hob er sich bedeutend, wozu auch namentlich die wirtschaftliche Einigung Deutschlands durch den Zollverein beitrug. Preußen war der erste Staat, der sich der englischen Navigationsakte, die sich gegen jede fremde Schiffahrt richtete, erfolgreich widersetzte und vertragsmäßig eine Gleichberechtigung der beiden Flaggen erlangte, die dann auch den Hansastädten zu gute kam. Die Befreiung von dieser lähmenden Fessel wirkte ungemein günstig auf das Emporblühen der deutschen Handelsbeziehungen ein. Der Verkehr mit Nordamerika nahm einen ganz bedeutenden Aufschwung und der ganze Seehandel unseres Vaterlandes steigerte sich bis zu Ausgang der vierziger Jahre in ungemeinem Maße. Der frühere Unternehmungsgeist der alten Hansen schien in Hamburg und Bremen wieder zu erwachen, aber jedermann auch zu vergessen, daß unser gesamter Seehandel nach wie vor schutzlos war. Niemand machte es sich klar, daß derselbe bei kriegerischen Verwickelungen der Gnade auch der kleinsten Seemacht widerstandslos preisgegeben war, bis das Jahr 1848 und der Ausbruch des dänischen Krieges uns aus diesem gedankenlosen Friedenstaumel emporschreckte, und wenige alte Fregatten unsere ganze Seeschiffahrt mit einem Schlage brach legten.

Damit stockten Handel und Gewerbe, die Quellen des Wohlstandes versiegten, viele tausende von Familien wurden brotlos und

unsere Ohnmacht zur See wurde uns auf das schmerzlichste vor Augen geführt.

Ein allgemeiner Schrei der Entrüstung ertönte durch das Land; jedermann fühlte die unserm großen Deutschland angethane Schmach, und alles rief nach einer Flotte, um dem winzigen Dänemark entgegenzutreten und es von unseren Küsten zu verjagen. Aber in dem allgemeinen Enthusiasmus, der sich in zündenden patriotischen Aufrufen, in Geldsammlungen und dergleichen auf das lebhafteste äußerte, dachten nur verschwindend wenige ruhige Köpfe daran, daß Begeisterung allein keine Flotte zu schaffen vermochte, daß sie sich aus freiwilligen Beiträgen nicht bauen und sich nicht aus der Erde stampfen ließ. Das erforderte zuvor eine Organisation, die Einrichtung von Werften nebst den dazu gehörigen technischen Anstalten, die Heranbildung von Offizieren und Mannschaften, wozu viele Jahre nötig waren, vor allen Dingen aber auch Sachverständige und eine einheitliche Spitze, wenn überhaupt etwas dauerndes und verständiges entstehen sollte. Alle diese Vorbedingungen waren nicht vorhanden; ein jedes Verständnis von Marineangelegenheiten fehlte absolut im Volke, und so war es erklärlich, daß, abgesehen von Deutschlands unglücklichen Verhältnissen, der Versuch, sofort eine Flotte zur Blockadeabwehr hervorzuzaubern, wie es das Volk in seinem ungestümen Drängen verlangte, von vorn herein scheitern mußte.

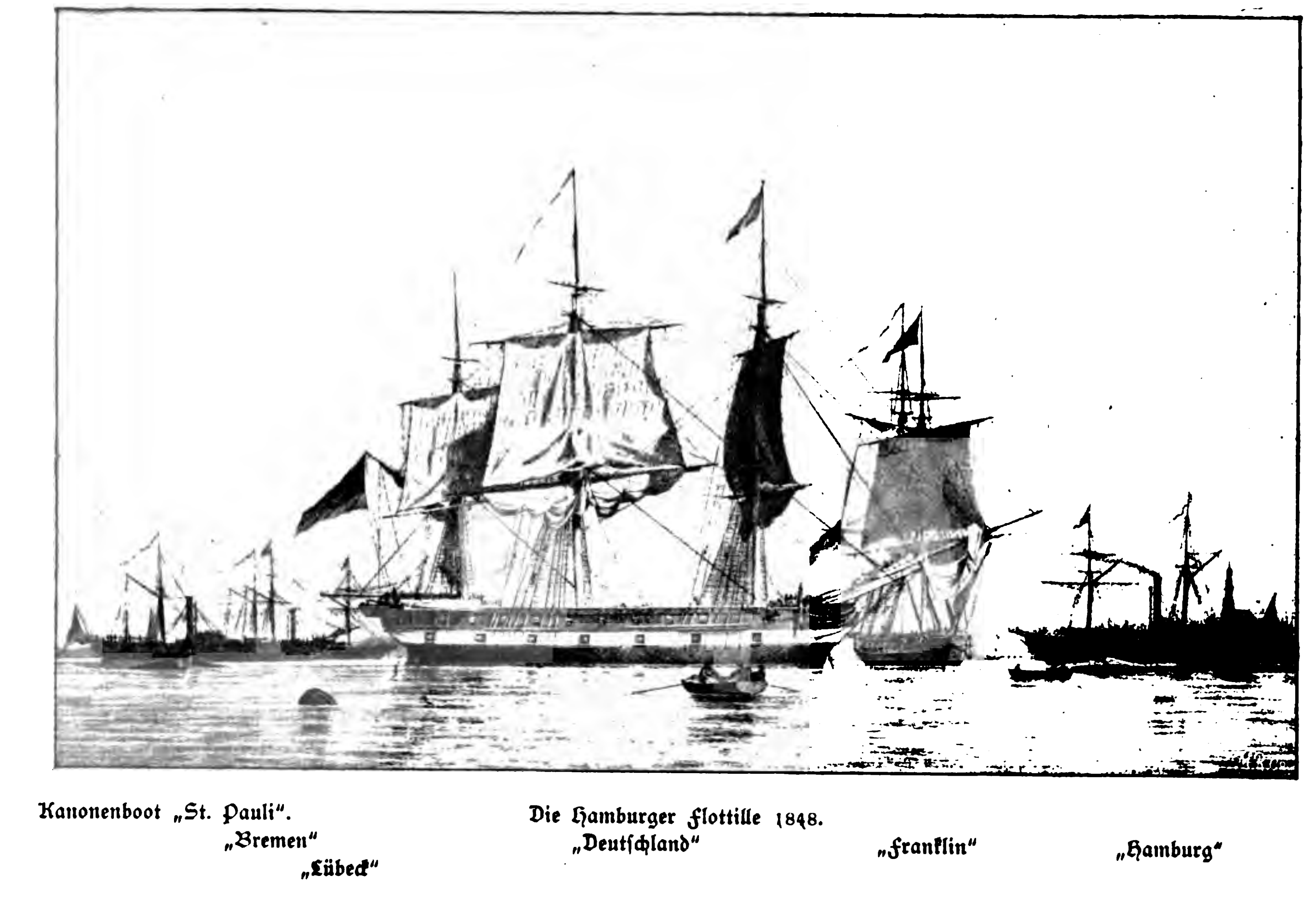
Trotzdem wurde er unternommen, und zwar ergriff Hamburg die Initiative. In seinen Bewohnern erwachte wohl die Erinnerung an vergangene Jahrhunderte, wo die Hansen in Kriegsfällen in wenigen Wochen große Wehrflotten ausgerüstet hatten, aber die sonst so nüchtern denkenden Kaufleute vergaßen ganz und gar den gewaltigen Unterschied zwischen damals und jetzt. Damals wurden sehr selten besondere Kriegsschiffe gebaut, sondern einfach statt ihrer gewöhnliche Handelsschiffe von den Städten gekauft oder gemietet, mit einer Anzahl Gewappneter besetzt, und die Flotte konnte in kürzester Frist gegen den Feind auslaufen, aber für die Neuzeit lagen die Verhältnisse so ganz anders. Ein Linienschiff oder eine Fregatte, wie sie Dänemark besaß, erforderten für ihren Bau eine Zeit von Jahren, einen Kostenbetrag von Millionen, und es war kein Ge-

danke daran, sich auf gewöhnlichen Handelsschiffen mit ihnen messen zu wollen, deren Schicksal eine einzige Breitseite jener besiegelt hätte.

Dennoch wurde der Versuch gemacht, alle Bedenken verschwanden in der allgemeinen patriotischen Begeisterung, und im Mai 1848 trat in Hamburg ein aus mehreren Großkaufleuten gebildetes Marinekomité zusammen, um sobald wie möglich praktisch vorzugehen. Aus den durch freiwillige Sammlungen an Ort und Stelle eingegangenen Geldern, welche die Summe von etwa 110,000 Thalern erreicht hatten, wurde von der Firma Godeffroy ein Schiff gekauft, mit einer Anzahl großer Geschütze bewaffnet und mit dem stolzen Namen „Fregatte" getauft. Ebenso stellte der Reeder Sloman in edlem Patriotismus ein anderes Schiff, den „Franklin" unentgeltlich dem Comité zur Verfügung, das als „Korvette" bezeichnet wurde. Im Binnenlande begrüßte man dies energische Vorgehen Hamburgs, zu dem auch noch in seiner Vorstadt St. Pauli der Bau eines Kanonenbootes aus freiwilligen Beiträgen trat, mit lautem Beifall, aber sehr bald kam der hinkende Bote nach.

So wie die beiden Schiffe waren, konnten sie, als zu Kriegszwecken unbrauchbar, nicht bleiben. Sie mußten anders eingerichtet und teilweise umgebaut werden, aber über das Wie gingen die Ansichten auseinander; es fehlte an Sachverständigen, die vorläufig auch nicht aus dem Auslande herangezogen werden konnten, und große Fehler waren unausbleiblich. Die ursprünglich beabsichtigte Zahl von 32 Geschützen erwies sich als viel zu schwer für die „Fregatte" und mußte auf die Hälfte verringert werden; die „Korvette" dagegen war so schwach gebaut, daß sie gar keine wirksamen Geschütze zu tragen vermochte. Man nahm deshalb überhaupt von ihr Abstand und gab sie ihrem früheren patriotischen Eigentümer dankend zurück, wenngleich damit die Flotte gleich um die Hälfte ihres Bestandes reduziert wurde.

Mannschaften waren genug vorhanden, da die Handelsschiffe wegen der Blockade still lagen; auch an Offizieren fehlte es nicht, die aus den intelligenten Kapitänen und Steuerleuten der Handelsmarine entnommen wurden, aber niemand von ihnen hatte eine Ahnung vom Kriegsschiffsdienste, von Bedienung der Geschütze u. s. w. Man sah ein, daß man notwendigerweise eines fachmännischen Organisators und seekriegsmäßig geschulten Führers bedurfte, um mit der



Kanonenboot „St. Pauli". „Bremen" „Lübeck" — Die Hamburger Flottille 1848. „Deutschland" — „Franklin" — „Hamburg"

Flotte, mochte das Material noch so gut sein, etwas leisten zu können, und ebenso begann sich die Ueberzeugung aufzudrängen, daß dazu viel Zeit nötig sei.

Es gelang, einen Engländer — Strutt hieß der brave Mann, der die Flotte organisieren sollte — zu gewinnen. Er hatte früher einmal in untergeordneter Stellung als sailing master in der englischen Marine gedient. Diese Klasse von Subaltern-Offizieren hatte nur mit der nautischen Führung der Kriegsschiffe zu thun, avancierte nicht weiter und verstand von der militärischen Seite herzlich wenig. Trotzdem wollte es der kühne Mann unternehmen, Organisator der Flotte zu werden, doch sehr bald stellte sich seine gänzliche Unfähigkeit heraus, man entledigte sich seiner und war um eine bittere Erfahrung reicher.

Die Hamburger verloren jedoch nicht den Mut. Den Gedanken, mit der „Deutschland" genannten Fregatte die Dänen aus der Nordsee zu vertreiben, hatten sie freilich schon ziemlich aufgegeben, dafür glaubten sie aber mit drei Dampfschiffen einen Handstreich gegen die blockierenden Feinde unternehmen zu können.

In der Nationalversammlung in Frankfurt fand diese Idee bereitwillige Unterstützung. Auch in ihr war ein Marineausschuß gebildet und auf dessen Antrag beschloß das Parlament, die Summe von 6 Millionen Thalern durch die einzelnen Staaten aufbringen zu lassen, um damit den Anfang der Gründung einer deutschen Flotte zu beschaffen. Der Ausschuß verhielt sich zwar gegen das Hamburger Projekt ablehnend, da er unter den obwaltenden Verhältnissen dessen Nutzlosigkeit einsah, doch die Nationalversammlung nahm in ihrem Flotteneifer keine Rücksicht darauf. Freilich war von den dekretierten 6 Millionen noch nichts vorhanden, weil es mit der Einkassierung zu sehr haperte und auch die freiwilligen Beiträge durchaus nicht mehr so wie anfänglich flossen, aber man wußte sich zu helfen, entnahm einfach aus dem Festungsbaufonds des Bundestags 300,000 Thaler, sandte sie nach Hamburg, und dafür wurden die drei in Aussicht genommenen Dampfer von einer englischen Gesellschaft angekauft, die dabei natürlich ein gutes Geschäft machte.

Mit wie großartigen Ideen man sich übrigens damals in Bezug auf den zukünftigen Bestand einer Flotte trug, ging aus den Beschlüssen

eines nach Hamburg berufenen Marinekongresses hervor, nach denen 12 Fregatten, 6 Schraubendampfer und 150 Kanonenboote beschafft werden sollten, während eine spätere Denkschrift des Prinzen Adalbert von Preußen, des einzigen Sachverständigen, der damals in Deutschland zu finden war, weit über jene Vorschläge hinausging, da er sehr richtig erkannte, daß eine nur für den Küstenschutz bestimmte Flotte nicht ausreiche, sondern letztere eine solche Stärke haben müsse, um eine Blockade zu verhindern, die für Deutschland verderblich sein würde, während dann zugleich die Küsten geschützt wären. Prinz Adalbert ging von demselben Prinzip aus, wie das Reichs-Marineamt in der Begründung des letzten Flottengesetzes. Dieser Zweck konnte nur erreicht werden durch eine Seemacht, die den Feinden ebenbürtige Schiffe entgegenzustellen und ihn dadurch zu verhindern vermochte, sich überhaupt unseren Küsten zu nähern.

Mit Rücksicht darauf schlug der Prinz den Bau von 20 Linienschiffen, 10 Fregatten und 30 Dampfern vor, ungefähr dieselbe Zahl der verschiedenen Schiffsklassen, wie das neue Flottengesetz gefordert und der Reichstag jetzt genehmigt hat.

Inzwischen mäßigte sich in Hamburg das Tempo der Flottenausrüstung infolge der Friedensverhandlungen und des Abschlusses eines Waffenstillstandes auf sieben Monate umsomehr, als die Schaffung einer Centralgewalt mit einem Reichsministerium den Uebergang der Hamburger Flottille in den Besitz des Reiches voraussehen ließ, und dieser auch im Oktober 1848 erfolgte. Allerdings kam dabei eine Reichskommission, der auch ein englischer Marine-Ingenieur angehörte, bei der Untersuchung des vorhandenen Materials zu der Ueberzeugung, daß im ersten heißen Eifer viel Geld umsonst ausgegeben war.

Die bereits 30 Jahre alte, wenn auch sonst ziemlich stark gebaute Fregatte „Deutschland" erwies sich den dänischen Seestreitkräften gegenüber als völlig unzulänglich, der schwache „Franklin" kam überhaupt nicht mehr in Frage und auch die drei angekauften Dampfer „Hamburg", „Lübeck" und „Bremen" glaubte man nur aus dem Grunde behalten zu sollen, weil für sie bereits eine so große Summe gezahlt war, und man hoffte, sie durch Umbau und Verstärkung während des Waffenstillstandes zum nächsten Frühjahr einigermaßen kriegstüchtig machen zu können.

Die zukünftige deutsche Flotte war nun der Centralgewalt unterstellt; sie erhielt als äußeres Zeichen der so lange vom Volke ersehnten deutschen Einheit die schwarz-rot-goldene Flagge, und diese wurde überall im Lande mit Jubel begrüßt, denn damals zweifelte man noch nicht daran, daß diese Einigung und eine starke Reichsregierung nicht erhalten bliebe, wenngleich sich leider diese Hoffnung nur zu bald als ein schöner Traum herausstellen und noch über zwei Jahrzehnte vorübergehen sollten, bevor er sich verwirklichte.

Dem zum Reichshandelsminister ernannten Bremer Großkaufmann Duckwitz übertrug man auch das Marineressort und traf damit jedenfalls unter den damaligen Verhältnissen die beste Wahl. Er war ein weitblickender energischer Mann und mit nautischen Dingen vertraut, der sofort die richtigen Wege einschlug. Vor allen Dingen kam es darauf an, sachkundige Männer heranzuziehen, um für die Flotte eine Organisation zu schaffen, die ihr eine feste Grundlage gab, auf der man weiter bauen konnte. In Deutschland war, wie bemerkt, nur ein Mann, der vermöge seiner genaueren Kenntnis des Marinewesens dazu fähig gewesen wäre, Prinz Adalbert von Preußen, dem jedoch seine Stellung verbot, vom Handelsminister abhängig zu sein; indessen der kluge Duckwitz fand einen Weg, sich seine wertvolle Unterstützung zu sichern. Es wurde eine allgemeine Marineabteilung und daneben eine selbständige technische Kommission geschaffen, an deren Spitze der Prinz mit Erlaubnis des Königs von Preußen treten konnte. Diese wurde erteilt und damit war eine Kraft gewonnen, die nicht hoch genug geschätzt werden konnte.

Inzwischen arbeitete unter Konkurrenz des Prinzen auch in Preußen und unabhängig von der Zentralgewalt eine Marinekommission einen Flottengründungsplan aus, wonach innerhalb fünf Jahren ein Geschwader von 6 Segel-, 6 Dampffregatten und 80 Kanonenbooten unter Aufwand von 10 Millionen Thalern gebaut werden sollte, von denen ein Teil als preußisches Kontingent zur Reichsflotte bestimmt war, und Ende September gab Friedrich Wilhelm IV. den Befehl, zunächst den Bau von 22 Kanonenbooten in Angriff zu nehmen.

Preußen war mit Bezug auf das Personal günstiger gestellt, als die Zentralgewalt. Es besaß seit einer Reihe von Jahren die

Korvette „Amazone“. Sie war zwar nicht für den Krieg bestimmt, sondern für die höhere Ausbildung der Navigationsschüler, aus denen später die Kapitäne und Steuerleute der Handelsmarine hervorgingen, aber es herrschte Kriegsschiffsdienst auf ihr, und sie wurde zuerst von einem dänischen und danach von einem höheren holländischen Seeoffizier, die zugleich als Direktoren der Navigationsschule fungierten, befehligt. Hier war also zunächst ein kleiner Stamm von Männern vorhanden, die den Kriegsdienst kannten und unter deren Leitung die erforderliche Zahl von Offizieren und Mannschaften allmählich herangebildet werden konnte.

Bei der Reichsflotte machte die Sache mehr Schwierigkeiten. Es war Duckwitz gelungen, für die Arbeiten der technischen Kommission noch drei wirkliche Seeoffiziere zu gewinnen, von denen zwei geborene, der dritte ein naturalisierter Deutscher waren, nämlich den früher in dänischen Diensten stehenden Kapitän zur See Donner, einen Schleswig-Holsteiner, den Kapitän zur See Brommy, einen Sachsen, der bisher der griechischen Marine angehört hatte und den obenerwähnten Navigationsdirektor und früheren holländischen Kapitänlieutenant Schröder.

Außerdem wurden noch ein englischer Marine-Ingenieur, einige höhere Artillerie- und Infanterieoffiziere, sowie zwei Wasserbaudirektoren der Kommission beigegeben, so daß diese nach allen Richtungen gut vertreten war. Sie widmete sich mit regem Eifer ihrer Aufgabe, ebenso die allgemeine Marineabteilung, für die Duckwitz gleichfalls sehr tüchtige Kräfte, unter andern den jetzt noch lebenden, spätern Dichter der Nibelungen, Dr. Wilhelm Jordan, berufen hatte. Ihr Hauptaugenmerk richteten beide Kommissionen auf die baldige Beschaffung von brauchbaren Kriegsschiffen. Die Sache wurde mit großer Energie angefaßt, der nötige Umbau der drei Hamburger Dampfschiffe in Angriff genommen, so daß dieselben nach Ablauf des Waffenstillstandes im Frühjahr 1849 kriegsfertig sein konnten, und die Zahl der Schiffe durch den Ankauf von drei, sowie durch den Neubau von drei andern Dampfschiffen schleunigst vermehrt. Zwei große englische Postdampfer, die „Britannia“ und „Akadia“, welche nach den dortigen Gesetzen so gebaut waren, daß sie mit geringen Aenderungen als Kriegsschiffe verwandt werden konnten, wurden ebenso wie ein dritter sehr großer, in Nordamerika gekauft; drei andere, eine große

und zwei kleinere Dampfkorvetten mit der Lieferungsbedingung zum Juni 1849 in England in Bau gegeben, und auch das nötige Ausrüstungsmaterial an Geschützen und sonstigem Zubehör beschafft.

Anfangs Februar 1849 hatte die technische Kommission sich ihrer Aufgabe in rühmenswerter Weise entledigt und sehr viel Gutes geschaffen. In den drei Monaten ihrer Thätigkeit waren organisatorische Bestimmungen getroffen, Dienstvorschriften entworfen, ein Geschützexerzierreglement ausgearbeitet und eine Disziplinar-Strafordnung entstanden, die mit 1870 gemachten geringfügigen Aenderungen noch heute in der Reichsmarine gilt. Die Kommission löste sich jetzt auf, aber für die deutsche Flotte blieb als einziger Seeoffizier nur Kapitän Brommy übrig. Schröder ging in seine frühere Stellung zurück, Donner trat in die Dienste seiner Heimat, Schleswig-Holstein, das eine eigene kleine Marine von 18 Kanonenbooten beschaffte, zu der noch ein armierter Dampfer, der „Bonin", der ursprünglich dänische Kriegsschuner „Elbe", der früher als Wachtschiff bei Altona gelegen hatte und bei Ausbruch des Krieges von den Schleswig-Holsteinern genommen war, sowie ein Schleppdampfer und ein Dampfkanonenboot „Von der Tann" traten.

Da Duckwitz diesen Ausgang voraussah, hatte er inzwischen Maßnahmen getroffen, um fremdländische Seeoffiziere heranzuziehen. Bei England und Schweden fand er kein Entgegenkommen, dagegen wohl bei Nordamerika, das außerdem die einzige Macht war, welche die Zentralgewalt und die deutsche Flagge anerkannt hatte.

Er wandte sich an den Präsidenten der Vereinigten Staaten, bat diesen um Entsendung eines höheren Marineoffiziers nach Deutschland, und diesem Wunsche wurde bereitwilligst entsprochen. Der für diesen Zweck ausersehene Offizier, Kommodore Parker, traf Ende Januar 1849 in Frankfurt mit dem Auftrage des Präsidenten ein, sich danach zu erkundigen, wie viel Offiziere die Zentralgewalt bedürfe.

Nach Beratung mit Parker erbat Duckwitz einen an die Spitze der Marine tretenden Admiral, 40 Seeoffiziere und einen Marine-Ingenieur von Ruf auf die Zeit von mindestens 9 Monaten.

Die hiermit erregte frohe Hoffnung wurde jedoch bald auf das Bitterste enttäuscht. Parker, der sich mit diesem Arrangement völlig

einverstanden erklärte, hatte unbegreiflicherweise in ganz entgegengesetzter Weise an den Präsidenten berichtet. Er beurteilte die Flotte höchst abfällig, erklärte, daß sehr wenig geschehen sei, daß amerikanische



Admiral Bromme, genannt Brommy.

Offiziere für sich oder ihr Land in Deutschland keine Ehre gewinnen könnten und widerriet entschieden die Entsendung von solchen, da auch noch nicht einmal Gesetze über die Marine erlassen seien.

Nun, im letzteren Punkte konnte man ihm nicht Unrecht geben, das lag an unseren zerfahrenen politischen Verhältnissen, aber die Folge des Berichts war nicht nur, daß keine amerikanischen Offiziere eintrafen, sondern daß auch die in New-York angekaufte, kriegsmäßig eingerichtete große Dampffregatte „United States“, die in „Hansa“ umgetauft war und mit den 40 Offizieren Mitte Mai im Bremerhafen eintreffen sollte, nicht erschien. Nordamerika stellte sich plötzlich auf strikten Neutralitätsstandpunkt, und das Schiff wurde, da inzwischen die Blockade wieder begann, bis zum Herbst zurückgehalten.

Damit waren aber die Gegenschläge noch nicht erschöpft. Die beiden großen englischen Dampfer „Britannia“ und „Akadia“, in „Erzherzog Johann“ und „Barbarossa“ umgetauft, langten zwar Ende Februar auf der Weser an, aber ersterer war durch Ungeschick des englischen Lotsen auf Terschelling gestrandet, zwar wieder abgebracht, doch so schwer beschädigt, daß er ohne umfassende Grundreparatur nicht brauchbar war, und da es auf der Weser kein passendes Dock gab, bis auf weiteres ausfiel, während es gelang, bis Mitte Mai den „Barbarossa“ kriegsfertig herzustellen.

Duckwitz ließ sich jedoch durch diese Enttäuschungen nicht beirren. Obwohl sich die definitive Gestaltung der Reichsregierung von Monat zu Monat hinzögerte, und der nüchtern denkende und praktische Mann wohl überhaupt den Glauben daran verloren hatte, wollte er doch das von ihm erstrebte Ziel nicht fallen lassen. Er sah voraus, daß unter den obwaltenden Umständen seines Bleibens im Ministerium nicht lange sein würde, war deshalb aber umso thatkräftiger darauf bedacht, durch Beschaffung alles nötigen Materials die Marine so zu fördern, daß das Vorhandene nicht einfach wieder fortgewischt werden könne. Der einzig gebliebene höhere Seeoffizier, Brommy, wurde deshalb, obwohl er im Ministerium sehr nötig war, als Organisator und Befehlshaber über die ganze aktive Marine nach Bremerhafen gesandt und zum Kommodore befördert.

Ihn erwartete dort eine solche Ueberlast von Arbeit, der er sich zwar willig und mit Erfolg unterzog, der er aber auf die Dauer unmöglich gewachsen gewesen wäre, wenn nicht ein glücklicher Zufall ihn unterstützt hätte. Mit dem Kauf der englischen Dampfer waren auch drei englische Kapitäne mit übernommen, die ebenso wie der

oben erwähnte Strutt, früher in der Marine gedient haben wollten. Das war ein arger Fehler gewesen; sie verstanden nichts und an ihnen hatte Brommy keinerlei Hilfe. Dagegen gelang es, sechs belgische Seeoffiziere als Lieutenants zur See I. Klasse zu gewinnen, mit denen ein sehr guter Griff gemacht wurde.

Gerade um diese Zeit hatte Belgien aus Sparsamkeitsrücksichten seine Marine aufgegeben und deren Offiziere pensioniert. Sie waren Privatleute, konnten ohne weitere Behelligung in deutsche Dienste treten,



Brommes Geburtshaus.

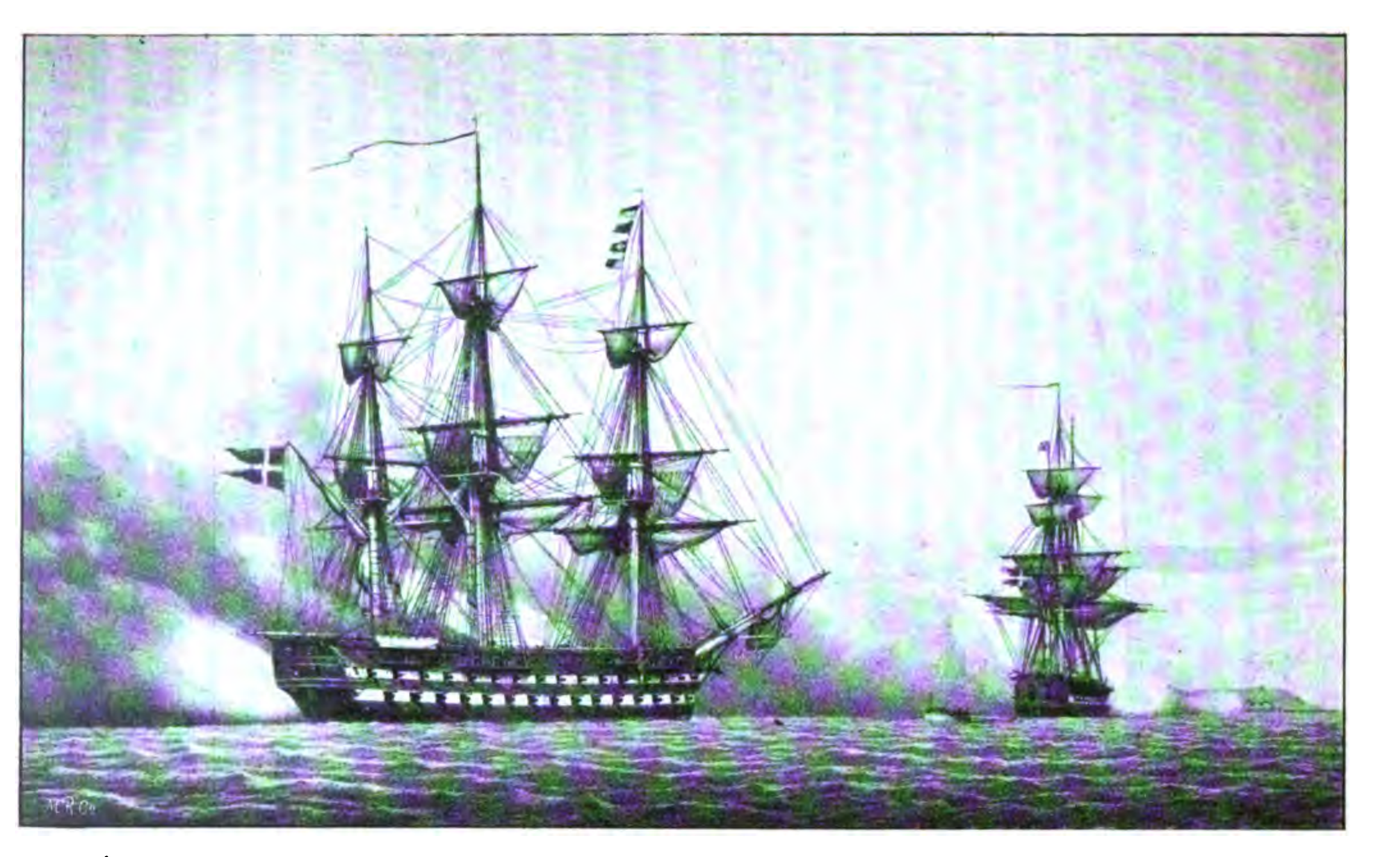
und wenn die Verhältnisse ihnen später keine genügende Sicherheit boten, einfach in ihr Vaterland zurückgehen, um ihre Pension weiter zu beziehen.

Wie bemerkt, war dies eine gute Acquisition. Zwar hatte sich die belgische Marine auf See sehr wenig bewegt, sondern meistens in den Häfen still gelegen, und es stellte sich sehr bald heraus, daß unsere deutschen Offiziere ihnen praktisch überlegen waren, aber dafür kannten sie den inneren Dienst auf Kriegsschiffen gründlich. Dies gerade fehlte den Letzteren, und sie lernten es unter der Anleitung der Belgier sehr bald, so daß die Mehrzahl von ihnen in kurzer Zeit Tüchtiges leistete. Einen der Belgier nahm sich Brommy als Stabschef, die übrigen

wurden nach ihrem Eintreffen Kommandanten der Fregatte „Deutschland“, die man als Kadettenschulschiff verwertete, sowie der in Amerika gekauften „Hansa“ und der drei in England in Bau gegebenen Dampfkorvetten „Frankfurt“, „Ernst August“ und „Oldenburg“. Mit ihnen zählte die deutsche Flotte 9 Dampfschiffe, 27 Ruderkanonenboote und die „Deutschland“. Letztere kam jedoch für den Krieg außer Betracht, ebenso, wenigstens für längere Zeit der „Erzherzog Johann“ und bis zum Abschlusse des Friedens oder eines abermaligen Waffenstillstandes auch die „Hansa“, sowie die drei im Bau befindlichen Korvetten. Es blieben also bis dahin nur „Barbarossa“, „Hamburg“, „Bremen“ und „Lübeck“ für den Krieg verfügbar, denn auf die Kanonenboote, die sich nicht in die offene See wagen durften, war wenig oder nicht zu rechnen.

Am 1. April 1849 war inzwischen die Organisation der Marine so ziemlich abgeschlossen und für sie eine solide Grundlage geschaffen, auf der man weiter bauen konnte. Wenn man bedenkt, welche außerordentliche Schwierigkeiten sich dem entgegengestellt hatten, so war eine solche Leistung in so kurzer Zeit in hohem Grade anerkennungswert, und die beiden Männer, denen man sie in der Hauptsache zu danken hatte, Duckwitz und Brommy, verdienten das größte Lob.

Weiter oben ist die schleswig-holsteinische Marine erwähnt. Sie bestand für sich, hatte aber auf Aufforderung der Centralgewalt 12 Kanonenboote als Kontingent zum Küstenschutz zu stellen. Sie ist wie die deutsche Flotte verschollen, aber jedenfalls hat sie sich einen gewissen Ruhm dadurch bewahrt, daß in ihr das erste Schraubenkanonenboot „Von der Tann“ gebaut, das Jahre später von den übrigen Seemächten, namentlich während des Krimkrieges zu Hunderten, nachgeahmt wurde und womit zugleich die bis dahin gebräuchlichen, langsamen und sehr viel Mannschaft bedürfenden Ruderkanonenboote überflüssig wurden. Ebenso ergriff Schleswig-Holstein in anderer Weise die Initiative mit einer bis dahin im Seekriege unbekannten Waffe, den unterseeischen Minen. Der Physiker an der Kieler Universität, Professor Himly, erfand dieselben und zwar mit elektrischer Zündung vom Lande aus, wie sie in verbesserter Gestalt noch heute in den Marinen Anwendung findet. Die Minen wurden im Kieler Hafen gelegt, und wenn sie auch nicht in Thätigkeit traten, war es



Das dänische Linienschiff „Skjold“ und die Fregatte „Gefion“ die Schanzen in der Eckernförder Bucht angreifend, am 5. April 1849.

ihnen zu danken, daß sich während des ganzen Krieges dänische Schiffe nicht in jenen hineinwagten.

Der Malmöer Waffenstillstand war abgelaufen, hatte keinen Frieden gebracht, und Dänemark die Blockade der deutschen Küsten wieder aufgenommen. Im Jahre zuvor hatte es dieselbe mit einigen wenigen alten und halbbemannten Schiffen durchführen zu können geglaubt, da keinerlei Widerstand zu erwarten war, jetzt jedoch, angesichts der deutscherseits gemachten maritimen Anstrengungen hielt es eine bedeutende Verstärkung seiner Seestreitkräfte doch für nötig und zog in den ersten Tagen des April ein Geschwader von 4 Schiffen, dem Linienschiffe „Christian VIII.“ von 84, der neuen Fregatte „Gefion“ von 48 und der beiden Raddampfer „Hekla“ und „Geyser“ von je 6 Kanonen im Belt zusammen, um zunächst die Strandbatterien in der Eckernförder Bucht zu zerstören, die Stadt selbst zu besetzen und dadurch in den Rücken der nach Jütland vorgegangenen deutschen Truppen zu gelangen. Die Dänen hatten freilich keine Ahnung davon, welche furchtbare Katastrophe in den nächsten Tagen dieses stolzen Geschwaders harrte.

Die beiden großen Schiffe zeigten sich am 4. April im Eingange der Bucht, um zu rekognoszieren, kreuzten dann aber wieder hinaus, um die nur durch zwei Erdwerke von zusammen 10 Geschützen, die Nordschanze mit 6 und die Südschanze mit 4, geschützten Bewohner Eckernfördes in gerechtfertigter Besorgnis zurückzulassen. Zwar befand sich noch ein thüringisches Infanteriebataillon in der Stadt, und ebenso zog Herzog Ernst von Coburg-Gotha noch eine nassauische Feldbatterie von 6 Pfündern heran, allein was vermochten diese schwachen Verteidigungsmittel gegen die schweren 132 Geschütze der beiden Schiffskolosse, deren Massenfeuer sie nach aller Voraussicht in kürzester Zeit erdrücken und die Stadt ihnen in die Hände liefern mußte, um dann unter dem Schutze ihrer Kanonen eine beliebige Zahl Truppen an irgend einer Stelle der Bucht an Land zu werfen.

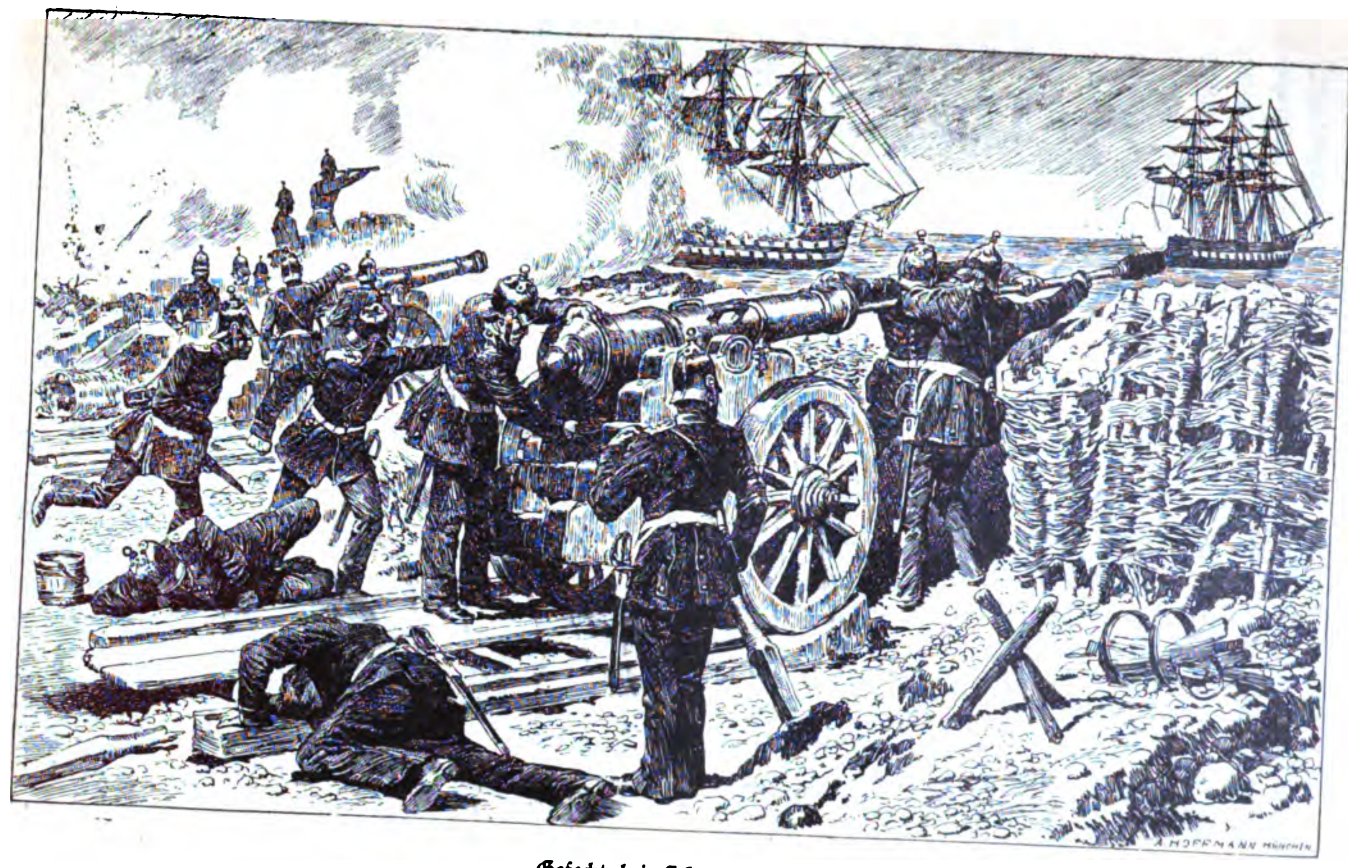
Es war daher nur natürlich, daß die Bewohner der Wiederkehr der Schiffe mit Bangen entgegensahen, wenngleich die braven Truppen mit kriegerischer Ungeduld den drohenden Kampf erwarteten. Er blieb nicht lange aus: am andern morgens früh zeigten sich die Mastspitzen des feindlichen Geschwaders am Horizont mit dem Kurs

auf die Bucht. Der Generalmarsch rief die Truppen auf ihre Posten. Die Nordschanze wurde vom Artillerie-Hauptmann Jungmann, einem früheren preußischen Offizier, die Südschanze von Unteroffizier Preußer, einem Schleswig-Holsteiner befehligt, die Bedienungsmannschaften waren Schleswig-Holsteiner.

Es war schönes Wetter und leichter Ostwind, der gerade in die Bucht stand, und mit geschwellten Segeln kamen die Schiffe schnell heran. Die beiden Dampfer blieben draußen, „Christian VIII." und „Gefion", von denen ersterer führte, wuchsen aus dem Wasser empor und majestätisch schwammen sie daher. Der Dannebrog flatterte von ihren Gaffeln und die Mündungen der Geschütze schauten drohend aus den Pforten. Angstvoll harrten die Bewohner der nächsten Minuten, die nach ihrer Ansicht die gefürchtete Entscheidung bringen mußten; kühnen Mutes dagegen schauten die Kanoniere auf die riesigen Gegner, mit denen sie streiten sollten auf Leben und Tod. Deutsche Herzen schlugen in ihrer Brust und trotz der gewaltigen Uebermacht verzagten sie keinen Augenblick.

Jetzt lag das Linienschiff quer vor der Nordschanze, nur wenige hundert Schritte von ihr entfernt. Da erkrachte es wie ein furchtbarer Donnerschlag, die 42 Geschütze seiner Breitseite entluden sich gleichzeitig und spieen Tod und Verderben gegen die Schanze. Die Breitseite der „Gefion" folgte, darnach machten beide Schiffe einen Bogen, um auch der etwas weiter entfernten Südschanze eine glatte Lage zu geben und dann für kurze Zeit in der Wolke von Pulverdampf zu verschwinden, die der flaue Wind nicht gleich zu verjagen vermochte und die wie eine düstere Nebelbank auf dem Wasser lagerte.

Als sie sich verzog, da waren beide Schiffe zu Anker gegangen. Sowohl die Dänen wie die Deutschen hatten geglaubt, daß durch dieses Höllenfeuer die Batterien dem Erdboden gleich gemacht seien, aber beide hatten sich getäuscht; die ersteren erkannten mit unverholenem Mißbehagen, daß sie die Wirkung überschätzt hatten, und die Eckernförder jubelten laut auf, als Schuß auf Schuß aus den Schanzen erfolgte, von denen keiner auf die kurze Entfernung sein Ziel verfehlte und Verheerung unter den dichtgedrängten Mannschaften der Feinde anrichtete.



Gefecht bei Eckernförde.

Zu spät sahen diese ein, daß sie in der Erwartung, die Batterien mit ihren ersten Lagen zu vernichten, einen großen Fehler gemacht hatten und zu Anker gegangen waren. Wohl zeigten sich die Schanzen beschädigt, aber durchaus nicht in dem Maße, wie die Dänen gehofft. Einzelne Geschütze hatten gelitten, aber blieben kampffähig. Niemand von den Kanonieren war gefallen, und sie hatten nur einige Verwundete. Mit eiserner Ruhe nahmen die tapferen jungen Soldaten, die erst wenige Monate dienten, ihr Ziel, und die Schiffe litten furchtbar unter ihren Geschossen.

Hätten sie nicht geankert, und wären sie unter Segel geblieben, so konnten sie manövrieren, sich ihre Entfernung und eine Position wählen, in der sie gegen die meisten deutschen Geschütze wegen deren beschränkten Schußfeldes gesichert waren; jetzt lagen sie fest als unbewegliches Ziel in verderbenbringender Nähe der Schanzen, und der gerade in die Bucht wehende Ostwind gestattete ihnen nicht, während des Kampfes unter Segel zu gehen. Das Linienschiff war beim Ankern etwas getrieben und dem Lande so nahe gekommen, daß sein Steuerruder bereits den Grund berührte und die „Gefion" lag im Kreuzfeuer beider Schanzen.

Die einzige Rettung in dieser verzweifelten Lage war stetes Massenfeuer und Breitseite auf Breitseite schmetterte gegen die Schanzen, aber diese schienen gefeit zu sein. Die anfängliche Siegeszuversicht der Feinde schwand; die schweren Verluste, die jeder deutsche Schuß ihnen brachte, mußte das Auge der Geschützführer unsicher gemacht und den Mut der Bedienungsmannschaften gedämpft haben, denn sonst wäre die geringe Wirkung der Breitseiten nicht erklärlich. Wohl wurden die Schanzen noch getroffen, und auch einzelne Geschütze kurze Zeit außer Gefecht gesetzt, aber immer wurde der Schaden wieder ausgebessert, und stets von neuem sandten sie den Dänen ihren tötlichen Inhalt entgegen.

Schon dauerte der Kampf einige Stunden, da machte die „Gefion" Signal um Hilfe. Sie hatte am meisten gelitten, der vierte Teil ihrer 500 Mann betragenden Besatzung lag bereits tot oder verwundet, und wenn sie nicht ihrer schrecklichen Lage entrissen wurde, war sie unbedingt verloren.

Der „Geyser" kam schleunigst in die Bucht gedampft. Der bei

ihm an Bord befindliche Geschwaderchef Garde sah selbst, daß die größte Gefahr im Verzuge sei und that sein Möglichstes, die unglückliche Fregatte zu retten, doch er hatte ohne den Hauptmann Jungmann gerechnet, der sich die gewisse Beute nicht entgehen lassen wollte und selbst die Geschütze richtete. Schon war der „Geyser“ so nahe, um der „Gefion“ ein Bugsiertau zu geben, da sauste ein deutsches Geschoß heran, schlug mit unheilvoller Sicherheit in den Radkasten des Dampfers und entschied das Geschick der „Gefion“. Die Maschine des Dänen war so beschädigt, daß er die Flucht ergreifen mußte, um nicht selbst in die Hände der Deutschen zu fallen, und nur mit Hilfe des ihn fortschleppenden „Hecla“ sich dem verderblichen Feuer entziehen konnte.

Auf dem Linienschiffe stand es nicht besser. Schuß auf Schuß schlug in seinen Rumpf, riß Lücken in seine Mannschaften und demontierte seine Geschütze; aber noch eine andere schreckliche Gefahr erwuchs ihm, die furchtbarste, von der ein Schiff betroffen werden kann. Jungmann ließ mit glühenden Kugeln feuern. Sie begannen zu zünden, und nur mit größter Mühe konnten verschiedene derselben entfernt werden. Noch eine ganze Stunde lang überschütteten die Schiffe namentlich die ihnen so gefährliche Nordschanze, mit ihrem Geschoßhagel, aber ohne sie zum Schweigen zu bringen. Immer wieder wurden die beschädigten Geschütze von den tapfern Schleswig-Holsteinern in Position gebracht, um aufs neue ihren ehernen Mund zu öffnen, Tod und Verderben zu speien.

Da ging um 12 Uhr auf „Christian VIII.“ die Parlamentärflagge auf, und der Geschützdonner verstummte. Der Kapitän Paludan hatte eingesehen, daß sowohl sein Schiff, wie die „Gefion“ dem sichern Untergange geweiht waren, wenn es ihm nicht gelang, sie ihrer entsetzlichen Lage zu entziehen, und er versuchte deshalb ein letztes Mittel. Der von ihm an Land gesandte Parlamentär forderte sofortige Räumung der Schanzen und freien Abzug der Schiffe, sonst würde die Stadt in Brand geschossen. Doch vergebens war die Drohung, die Bürger der Stadt ließen sich nicht durch sie einschüchtern und gaben die Entscheidung dem Herzog von Coburg anheim.

Dieser wies die Forderung, die außerdem gegen das Völkerrecht verstieß, entschieden ab und bewilligte nur eine zweistündige Waffen-

ruhe. Während derselben wurden in den Schanzen die erlittenen Schäden ausgebessert, die kampfunfähigen Leute durch frische Mannschaften ersetzt und mit dem Ablaufe der bestimmten Zeit begann der mörderische Kampf aufs neue, nur noch unglücklicher für die Dänen, als zuvor.

Auch die Südschanze feuerte jetzt mit glühenden Kugeln, deren Ziel das Linienschiff war, während ihre übrigen Geschosse den Weg auf die „Gefion“ nahmen, die furchtbar darunter litt. Der etwas nördlicher gegangene Wind hatte das Heck des Schiffes der Schanze zugedreht, so daß es jetzt sich gegen sie nur mit seinen beiden Heckgeschützen verteidigen konnte, während die Kugeln der Südschanze und der nassauischen Feldbatterie ihren Weg verheerend durch die Länge der verfehmten Fregatte nahmen und die Mannschaften niedermähten. Zweimal waren schon die Geschützbedienungen der Heckkanonen vernichtet, da weigerten sich die Matrosen diesen verhängnisvollen Posten wieder zu besetzen. Nun sprangen todesmutig die Kadetten heran, um ihre Stelle einzunehmen, aber nach wenigen Minuten lag auch ihre tapfere Schaar blutig und mit zerrissenen Gliedern auf dem Verdeck. Die Heckgeschütze mußten schweigen und der Tod hielt weiter grausige Ernte.

Paludan signalisierte der „Gefion“ um ein Kabeltau. Der mehr auffrischende Ostwind drängte das Linienschiff immer näher an den Strand, und der Kapitän wollte sich damit in freieres Wasser begeben. Das Boot kam, es war schon ganz nahe, da wurde es von einer Kugel der Südbatterie getroffen und sank mit seiner Besatzung in die Tiefe.

Paludan machte noch einen letzten Versuch, mit dem nördlicher gegangenen Winde vom Strande abzukreuzen, um tieferes Wasser zu gewinnen, aber auch er mißlang und das Kriegsglück hatte die tapferen Dänen gänzlich verlassen. Unter dem heftigsten Feuer der deutschen Batterien wurden die Segel gesetzt, und die Ankerkette gelöst; schon begann sich das Schiff zu bewegen, doch die nassauische Batterie feuerte jetzt mit Kartätschen auf die Takelage. Ein großer Teil der bei den Segeln beschäftigten Leute stürzte von oben, auch die Segel und mehrere für das Manöver wichtige Taue wurden zerrissen, und letzteres dadurch unmöglich gemacht. Das Schiff verlor

seine Steuerkraft, der Wind trieb es rückwärts auf den Grund, es saß unrettbar fest und geriet, um das Unglück voll zu machen, dadurch auch noch in eine solche Lage, daß seine Kanonen die Schanzen nicht mehr bestreichen konnten, während es selbst sich in deren Kreuzfeuer befand.

Hunderte von Toten und Verwundeten füllten auf den Schiffen die Verdecke, die Besatzungen, welche noch Dienst thaten, wateten in Blut, das durch die Speigaten rieselte und das Wasser rot färbte, Masten, Raaen, Bordwände, alles war von Kugeln durchlöchert — es war alles vorbei. Weiterer Widerstand wäre nutzlos, ja Verbrechen und nur ein Hinschlachten der Mannschaften gewesen. Die tapferen Dänen hatten alles gethan, was in ihren Kräften stand, willig und ohne Zagen die furchtbaren in ihre Reihen gerissenen Lücken ausgefüllt, um in den nächsten Minuten selbst niedergestreckt zu werden, doch alles war vergebens gewesen, Hilfe und Rettung von keiner Seite zu erwarten. Mit blutendem Herzen ließ Paludan die Flagge streichen; die Geschütze schwiegen, und die Deutschen hatten einen der großartigsten Siege gewonnen. Viele Stunden lang hatten sie der gewaltigen Uebermacht Stand gehalten, ohne mit der Wimper zu zucken. Wie auch Feuer und Flamme sie umtobte, der Donner der Geschütze die Luft erzittern ließ, die Brustwehren der Schanze abgekämmt, die Geschütze umgeworfen wurden und sie die Kameraden neben sich fallen sahen, sie hatten keinen Augenblick gewankt; wie ihre Führer, hatte sich jeder Einzelne von ihnen als wahrer Held gezeigt, und der grimme Feind war endlich von ihnen bezwungen.

Als der Dannebrog, der so stolz und siegesgewiß am Morgen auf den Schiffen geweht, sich von den Gaffeln niedersenkte, da durchbrauste viel tausendstimmiger Jubel die Luft. In großen Scharen waren die Zuschauer aus Kiel, Schleswig, Rendsburg und aus der ganzen Umgegend zusammengeströmt und hatten von den benachbarten Höhen aus zwischen Furcht und Hoffnung schwebend dem blutigen Drama beigewohnt, das sich viele Stunden lang vor ihren Augen abspielte. Jetzt endlich löste sich die tödliche Spannung und machte sich in donnerndem Hurrah auf die Verteidiger Luft, die durch ihre kaltblütige Tapferkeit inmitten der Tausende auf sie einstürmenden Geschosse den glänzenden Sieg gewonnen und jetzt in schweigender Ruhe und mit

innerer Befriedigung auf die großartigen Trophäen blickten, die sie dem Vaterlande errungen hatten.

Inzwischen war das düstere Trauerspiel noch nicht beendet und ein hochtragischer Schluß wartete seiner.

Die aus dem Linienschiffe emporwirbelnde Rauchsäule war dichter und dichter geworden und hier und dort sah man bereits einzelne Flammen züngeln, ein Zeichen, daß das Feuer an Bord die Uebermacht gewonnen hatte und nicht mehr zu dämpfen war. Es galt jetzt, so schleunig wie möglich, den von der Blutarbeit verschonten Dänen Hilfe zu bringen und sie dem sicheren Tode zu entreißen.

Alle erreichbaren Boote wurden in Thätigkeit gesetzt, um die Unglücklichen zu retten und den tapfern Preußer mit seinen Kanonieren sah man bei dem Liebeswerk in erster Reihe thätig. Bereits waren Hunderte vor dem drohenden Geschick bewahrt, da erschütterte ein gewaltiger Donnerschlag die Atmosphäre. Eine riesige Feuergarbe zuckte zum Himmel empor. Tausende von brennenden Gegenständen durchsausten wie Meteore die Luft und hinterließen am Abendhimmel feurige Streifen. Das Feuer hatte die Pulverkammer erreicht, das Linienschiff war in die Luft geflogen, und mit ihm fanden 200 Mann, aber unter ihnen auch der brave Preußer ihren Tod. Im Begriff mit einer Anzahl Gefangener vom Schiffe abzustoßen, wurde sein Boot durch die Explosion zerschmettert, und er sank mit dessen Trümmern in die Tiefe. Er starb den Tod eines Helden.

Paludan hatte seine unmenschliche Drohung, die Stadt einzuäschern, nicht bewahrheitet; keine einzige dänische Kugel war in sie hinein gefeuert, und deshalb herrschte auch kein bitteres Gefühl der Bürger gegen die Besiegten. Im Gegenteil man nahm sich der so tief gedemütigten und durch den achtstündigen schweren Kampf bis zum Tode erschöpften Gefangenen mit großer Menschenliebe an, brachte sie gut unter und verpflegte sie auf das Beste.

Die „Gefion" hatte am meisten gelitten und war auf das grauenvollste zerschossen. Sie zählte 80 Tote und über 100 Verwundete, von letzteren hatte das Linienschiff nahezu ebensoviel, aber nur 60 Tote, wozu dann allerdings noch die 200 traten, welche bei der Explosion ihr Leben einbüßten. An Gefangenen wurden 900 Mann gemacht. Der Verlust auf deutscher Seite war in Vergleich damit wunderbar

gering; er betrug nur 4 Tote und 17 Verwundete, und er läßt sich bei der Dauer des Kampfes und dem fast ununterbrochenen Feuer von 132 Geschützen auf so nahe Entfernungen lediglich durch sehr schlechtes Schießen der Dänen erklären.

In ganz Deutschland erregte der glorreiche Tag von Eckernförde natürlich den größten Enthusiasmus, wie er einen ebenso schweren Schlag für Dänemark und seine Flotte bedeutete, die ihre zwei besten Schiffe verloren hatte. Der beispiellose Sieg erweckte aufs neue im Volke das bereits sehr geschwundene Interesse für die Marine, und in dieser selbst auch große Freude; glaubte sie doch darin und in der Eroberung der schönen neuen Fregatte ein Pfand für eine weitere Entwickelung der Flotte zu besitzen, die in letzter Zeit schon bedenklich gehemmt schien. Es hatten sich bereits Anzeichen der Klippe gezeigt, an der sie schließlich gänzlich scheitern sollte, die zerfahrenen politischen Verhältnisse Deutschlands. Von der Umlage von 6 Millionen Thalern, welche von der Nationalversammlung für die Flotte ausgeschrieben wurde, war noch kaum die Hälfte eingezahlt, und eine Reihe von Regierungen hatte sich geradezu geweigert, dem Beschlusse nachzukommen. Die Folge war, daß schreiender Geldmangel herrschte, Ende März nicht einmal der Sold an die Mannschaften ausgezahlt werden konnte, unter ihnen sich große Unzufriedenheit zeigte, bei der die Disziplin sich zu lockern begann, und ohne den Tag von Eckernförde wäre wahrscheinlich schon jetzt die Auflösung der mit so kühnen Hoffnungen gegründeten nationalen Schöpfung erfolgt.

Nach dem Eindruck, den der Sieg auf die ganze Nation gemacht, hielten es die säumigen Regierungen aber doch für geraten, die rückständigen Beiträge einzuzahlen, und so wurde die drohende Katastrophe hinausgeschoben.

Für die deutsche Marine selbst war aber die „Gefion" eine nicht hoch genug zu schätzende Errungenschaft. Man hatte in ihr nicht nur den Zuwachs einer der schönsten neuen Fregatten von großem Kriegswert erhalten, sondern an ihr auch ein Modell für den Bau anderer solcher Kriegsschiffe. Sie wurde von der Zentralgewalt übernommen, die schwarz-rot-goldene Flagge auf ihr gehißt und sofort an ihre Wiederherstellung gegangen, die freilich bei der Größe der erlittenen Beschädigungen mehrere Monate beanspruchte.

Kurze Zeit darauf bot sich auch zum erstenmale die Gelegenheit, die Kraft der jungen Marine gegen den Feind zu erproben, die, wenn sie richtig angewendet wäre, wahrscheinlich die Zukunft der deutschen Flotte schon damals gesichert haben würde. Daß es nicht geschah, lag nicht an ihr, sondern ebenfalls an den politischen Verhältnissen, für welche ihr Führer, Kommodore Brommy, kaum verantwortlich gemacht werden konnte.

Duckwitz, dessen Energie und Verständnis die Marine so viel, ja man darf wohl sagen, alles zu danken hatte, trat mit dem Ministerium Gagern ebenfalls von seinem Posten Mitte Mai zurück. Wäre er im Amte geblieben, so wäre allem Anscheine nach jene Gelegenheit nicht unbenützt geblieben.

So tief auch das Scheiden dieses ausgezeichneten Mannes aus seinem Wirkungskreise bedauert wurde, übte es doch auf die weitere Entwickelung der Marine selbst keinen sich merkbar machenden ungünstigen Einfluß aus. Sie war bereits soweit in sich gefestigt, daß sie eine derartige Erschütterung ohne nachteilige Folgen tragen und auf dem eingeschlagenen Wege stetig weiter schreiten konnte.

Nach dem Kampfe bei Eckernförde war es nur natürlich, daß Offiziere und Mannschaften vor Begier brannten, sich ebenfalls mit dem Feinde zu messen und Brommy sowohl ihnen, als dem Drängen der Volksstimmung Rechnung tragen mußte. Die verspätete Ankunft der Geschütze verzögerte die Fertigstellung des „Barbarossa" um einige Wochen, während „Hamburg" und „Lübeck" schon Mitte Mai kriegsfertig, ihre sehr tüchtigen Mannschaften gut exerziert, und auch schon Schießübungen abgehalten waren. Bei der „Bremen" hatte sich eine Beschädigung an den Kesseln herausgestellt, deren Ausbesserung leider längere Zeit beanspruchte, so daß auf sie bis auf weiteres nicht zu rechnen war. Die beiden kleineren Korvetten führten jeder einen glatten 56- und zwei 32-Pfünder, der „Barbarossa" war mit acht 68pfündigen Bombenkanonen bewaffnet. Sein alter mitübernommener englischer Kapitän King hatte keine Ahnung von deren Behandlung, die Offiziere wußten zwar auch wenig davon, hatten aber mit besonderem Eifer die Leute nach dem Reglement einexerziert. Damit glaubte King dem Kommodore das Schiff see- und kriegsfertig melden zu

können, und dieser lief am 4. Juni mit dem Geschwader zu einer Rekognoszierungsfahrt von Bremerhafen aus, geleitet von brausenden Hurrahs Tausender von Zuschauern, die nichts anderes erwarteten, als die Schiffe ruhmgekrönt zurückkehren zu sehen.

Der Tag war schön, fast windstill, der Himmel wolkenlos und die See glatt. Mit schlanker Fahrt und von Mut geschwellten Herzen der Besatzungen, die zusammen nahe an 400 Köpfe zählten, ging es nordwärts mit dem Kurs auf Helgoland, dessen Felsenufer bald am Horizonte emporstieg. Oestlich von ihm tauchten jetzt Mastspitzen auf und die Fernrohre unterschieden, daß es eines der feindlichen Blockadeschiffe war. Das Geschwader bildete eine Dreiecksformation, mit dem „Barbarossa", von dessen Großtop der Kommodorestander wehte, als Spitze, an Steuerbordseite die „Hamburg" unter Kapitänlieutenant Reichert, die „Lübeck" Kapitänlieutenant Thatcher, einer der übernommenen Engländer vom Schlage des alten King, an der anderen Seite. Der Däne stellte sich als die Segelkorvette „Valkyrien" von 12 Achtzehnpfündern und 200 Mann Besatzung heraus. Etwa zwei Meilen nördlich von Helgoland befanden sich noch zwei Segelfregatten, aber dort herrschte ebenfalls Windstille oder wenigstens so flaue Brise, daß ein baldiges Herankommen nicht möglich schien, und ebensowenig war etwas von einem Dampfer zu besorgen, dessen Rauchwolke noch weiter nördlich aufstieg; ihm waren die deutschen Schiffe, namentlich aber der „Barbarossa" mit seinen acht Bombengeschützen weit überlegen.

Die Aufregung auf dem Geschwader wuchs von Minute zu Minute und eine siegesgewisse Zuversicht erfüllte Offiziere und Mannschaften, welche die „Valkyrien" im Geiste schon genommen und im Triumphe nach der Weser oder Elbe hineingeschleppt sahen.

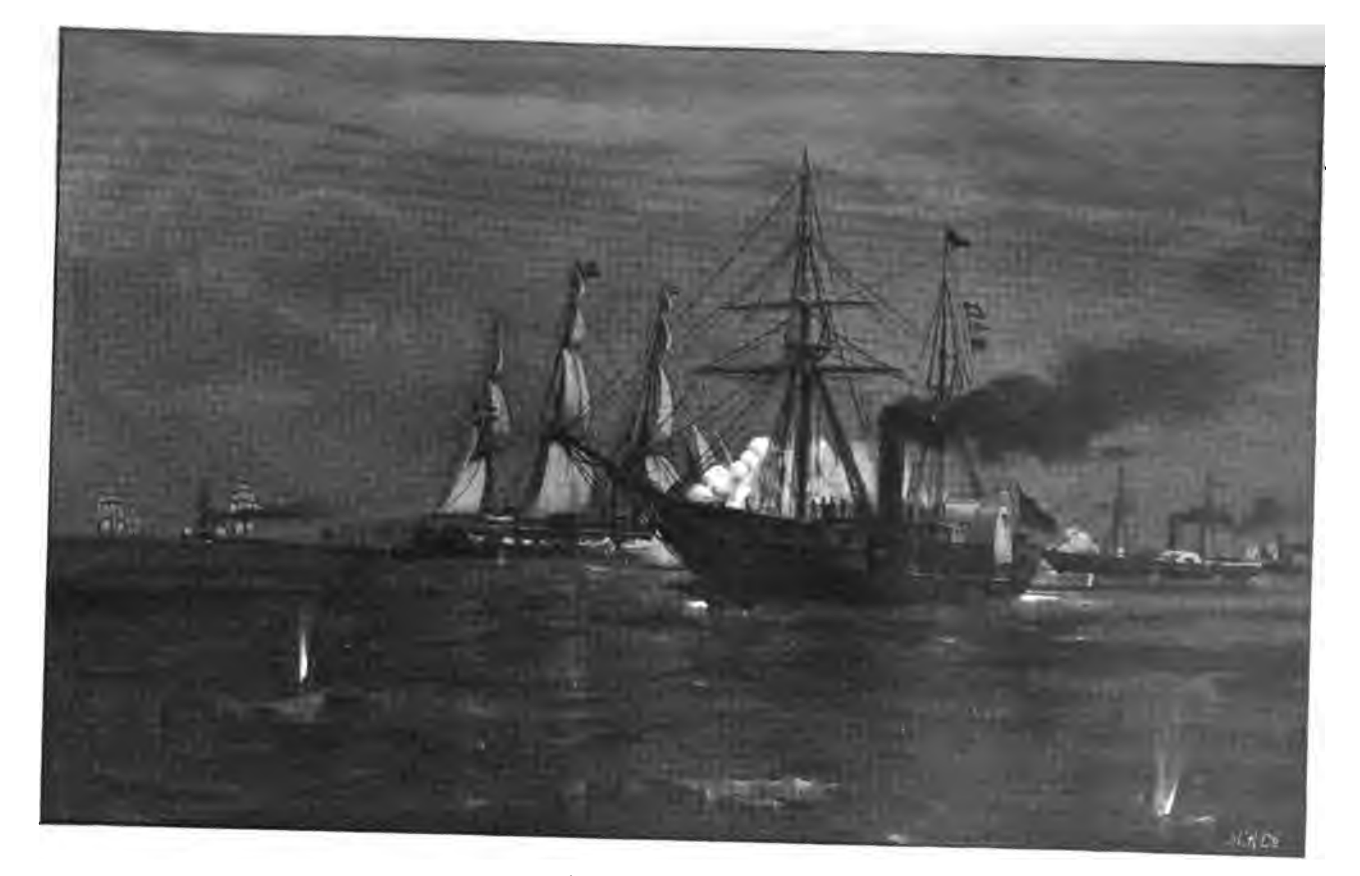
Nun freilich, verdenken konnte man es ihnen nicht, die Sache lag für die Deutschen so günstig wie möglich, ihre Uebermacht war sowohl an Geschützen wie an Besatzungszahl zu groß, die Korvette bei der Windstille so gut wie bewegungsunfähig, eine Unterstützung seitens ihrer Kameraden ausgeschlossen, wenn man mit dem Angriffe nicht länger zögerte — mehr konnte man in Wahrheit nicht wünschen.

Der Befehl „Klar zum Gefecht!" wurde auf dem „Barbarossa" gegeben, als die Korvette ungefähr noch 5000 Schritte entfernt war.

Ha! wie die Leute auf ihre Posten flogen, wie sie spielend die schweren Geschütze herumwarfen, es war eine wahre Lust, diese wettergebräunten strammen Seeleute zu schauen, wie ihnen freudiger Mut aus den Augen leuchtete. Es waren lauter Norddeutsche, jener kräftige zuverlässige Menschenschlag unserer Küstenbewohner, die damals die Besatzungen unserer Schiffe bildeten, und man durfte stolz auf sie sein.

In wenigen Minuten war alles fertig. „Geladen!“ erfolgte das Kommando. Die Lader führten die Kartuschen in die Mündung und standen fertig mit den Ansetzern. „Setzt an!“ erging der weitere Befehl. Er wurde mit Verve befolgt — aber da geschah etwas Unglaubliches. Sämtliche Ansetzer saßen in den Geschützrohren fest und waren auch unter Anwendung der größten Gewalt nicht wieder herauszubringen. Die Unfähigkeit des Kapitän King, der nicht vorher eine unumgänglich nötige Schießübung abgehalten hatte, trug die Schuld an dieser unsterblichen Blamage angesichts des Feindes.

Bei den glatten Geschützen ist die Bohrung der Seele gleichmäßig cylindrisch bis an den Boden des Rohres, bei den Bombenkanonen läuft sie jedoch im Kartuschlager konisch zu. Die Unkenntnis dieses Umstandes war die Ursache. Eine Schießübung würde diesen Unterschied sofort gezeigt haben, beim Exerzieren war er jedoch nicht bemerkt. Die dabei gebrauchte, mit Baumwolle ausgestopfte Kartusche war so groß, daß sie den konischen Teil der Seele vollständig ausfüllte, und die Ansetzkolben deshalb glatt im Rohre aus- und eingingen. Die bedeutend kleinere wirkliche Kartusche that das jedoch nicht, und deshalb hatten sich die Ansetzer mit ihren scharfkantigen Kolben in dem sich verengernden Rohr unbeweglich festgerammt. Die Situation war eine sehr kritische; was blieb übrig, als die Ansetzer herauszuschießen. Alsbald entluden sich die Geschütze nach allen Seiten und jene flogen zerschmettert in das Wasser. Was mögen wohl die Dänen von dieser sonderbaren Schießübung gedacht haben, die sie sich nicht erklären konnten? Glücklicherweise befand sich noch ein zweiter Satz Ansetzer an Bord; in großer Eile wurden sie von den Zimmerleuten konisch abgehobelt und nun ging alles gut. Die Worte aber, welche der alte King wegen seiner Meldung bezüglich der Schlagfertigkeit des Schiffes vom Kommodore zu hören bekam, werden ihm wohl nicht angenehm



Gefecht bei Helgoland.

gewesen sein. Ebenso trug dieser skandalöse Vorfall wohl dazu bei, Brommy bei seinem weiteren Vorgehen etwas vorsichtig zu machen.

Das Geschwader dampfte nun mit langsamer Fahrt auf die Korvette zu und zwar war offene Ordnung signalisiert, bei der die Schiffe nicht genau an Innehaltung fester Positionen gebunden waren und Freiheit in ihren Bewegungen hatten.

Auf etwa 3600 Schritt Entfernung stoppte „Barbarossa". Er begann das Feuer und es wurde von der „Valkyrien" erwidert, freilich ohne Erfolg. Die Geschosse der Dänen erreichten ihr Ziel nicht im entferntesten, die deutschen trugen wohl soweit, aber gingen aus Mangel an Uebung der Leute fehl.

Es war eine harmlose Kanonade, durchaus nicht nach dem Geschmack der Offiziere und Mannschaften, die vor Kampfesmut brannten und vergeblich auf den Befehl „Voll Dampf voraus!" warteten, um näher an den Feind zu kommen.

Da er jedoch ausblieb, kam plötzlich die etwas weiter rückwärts befindliche „Hamburg" mit voller Fahrt auf und schoß an dem „Barbarossa" in dem Augenblick vorbei, als ein Kanonenschuß von Helgoland fiel.

„Wo wollen Sie hin, Kapitänlieutenant Reichert?" rief ihm der auf der Brücke stehende Brommy zu.

„Ich will entern, Herr Kommodore!" lautetete die Antwort des thatendurstigen Reichert.

Der erstere wandte sich an seinen Flagglieutenant, „Lassen Sie Signal machen. In die Elbe einlaufen und Feuer einstellen!"

Nach wenigen Minuten flatterten die Signale an den Mastspitzen. Alles stand starr, als man die Bedeutung erfuhr. Was war das? In weniger als einer halben Stunde wäre die Korvette unbedingt genommen worden und als Siegestrophäe in die Elbe eingebracht, und nun wurde die sichere Prise schmählich in Stich gelassen, und die Deutschen zogen wie kläffende Hunde von dannen. Die Offiziere des Flaggschiffes und auch wohl die übrigen kochten vor innerlicher Wut, und die Mannschaften sahen einander verblüfft an. War das Feigheit, die den plötzlichen Rückzug anordnete? Aber dem Befehle wurde natürlich gehorcht, die Schiffe drehten um und nahmen Kurs auf die Elbe. Das war das erste jämmerliche Debüt der deutschen Flotte

auf dem Meere. Sie hatte es in der Hand, sich mit Ruhm zu bedecken und dadurch sich eine Zukunft zu sichern, die nicht angetastet werden konnte, und jetzt hatte sie ihr Todesurteil unterschrieben. Was sollte das Land mit einer solchen Marine, welche die Ehre der Flagge so wenig zu wahren wußte!

Und dennoch war es nicht Feigheit Brommys, die ihn zu dieser zuerst Allen unverständlichen Handlungsweise veranlaßte — nein, lediglich jener Kanonenschuß von Helgoland der Grund seines Rückzugs. Er bedeutete, oder sollte wenigstens im englischen Sinne bedeuten, daß das deutsche Geschwader sich innerhalb der Neutralitätsgrenze Englands befinde und dort keine feindliche Handlung vorgenommen werden dürfe, ohne gegen das Völkerrecht zu verstoßen. Letzteres setzte jene Grenze auf Kanonenschußweite fest, die damals höchstens 4000 Schritte betrug. Nach den vorgenommenen Peilungen befand sich aber das Geschwader fünf Seemeilen = 12,000 Schritt von der Insel, und niemand von den jüngeren Offizieren, unter denen ich mich selbst befand, würde sich an diese Unmaßung der Engländer, welche nur den Dänen schützen wollte, gekehrt haben, aber der ältere und einsichtigere Kommodore dachte anders und zog die politischen Verhältnisse in Betracht, wenngleich er vielleicht doch etwas zu ängstlich darin handelte.

Außer von Nordamerika war die deutsche Centralgewalt und ihre Flagge weder von England noch irgend einem andern Staate anerkannt, und beide schwebten sozusagen in der Luft. Ein Konflikt mit dem seemächtigen und überhaupt Deutschland, dem aufstrebenden Rivalen, mißgünstigen England konnte für die Centralgewalt verhängnisvoll werden, und dem glaubte der Kommodore wohl vorbeugen zu sollen. Vielleicht hatte er auch dahingehende Instructionen von Frankfurt aus, die seinen Untergebenen unbekannt blieben. Die Centralgewalt befand sich schon nach innen in einer sehr schwierigen Lage, und wenn möglich, mußte verhindert werden, daß sie auch nach außen noch mehr in Verlegenheit gesetzt wurde.

Wie dem aber auch sei, den Offizieren wollte diese diplomatische Vorsicht, so gerechtfertigt sie sein mochte, durchaus nicht einleuchten; sie fühlten nur, daß die ihrer Flagge zugefügte Schmach nicht wieder wegzuwaschen war, und als dieselbe wenige Tage später gar noch durch

eine Auslassung Lord Palmerstons in der „Times“ zur tödlichen Beleidigung wurde, da schwand alle Freudigkeit, tiefe Scham erfüllte ihre Herzen, und sie wußten, daß damit die deutsche Flotte den Todesstoß erhalten hatte.

Jene Auslassung lautete, „es hätten sich Schiffe mit schwarz-rot-goldener Flagge in der Nähe von Helgoland gezeigt, ließen sie sich noch einmal sehen, so würde Palmerston sie durch englische Kriegsschiffe als Piraten aufbringen lassen.“

Solchen empörenden Schimpf wagte das freche England unserm Vaterlande in das Gesicht zu schleudern, und die Centralgewalt war jämmerlich genug, ihn hinzunehmen, ohne auch nur einmal auf dem Papier dagegen zu protestieren, aber den Marineoffizieren brannte er auf der Seele und blieb unvergessen. Nur wenige sind von ihnen noch am Leben, wahrscheinlich bin ich so ziemlich der einzig Uebriggebliebene, aber mir wurde, wenn auch erst 24 Jahre später, wenigstens eine gewisse Genugthuung dafür. Ich kommandierte 1873 an der spanischen Küste zum Schutze der Deutschen ein Geschwader, zwar nicht unter schwarz-rot-goldener, aber unter schwarz-weiß-roter deutscher Flagge; ein englisches Panzerschiff ersuchte mich, mit mir kooperieren zu dürfen, und sein Kapitän stellte sich unter meine Befehle.

Wie haben sich die Zeiten geändert! Damals mußte sich das zerrissene Deutschland verächtlich behandeln und von dem unverschämten England ungestraft beleidigen lassen, jetzt steht es als machtvolles Reich überall gefürchtet da, und wehe dem, der es wagte, ihm einen Schimpf anzuthun.

Das Geschwader lief in die Elbe ein und ankerte bei Cuxhafen. Mit hochfliegenden Hoffnungen war der Tag begonnen, mit bitterster Enttäuschung endete er, und man kann sich vorstellen, welche gedrückte Stimmung in der Marine herrschte. Der dänische Admiral Steen Bille hatte sich verschworen, die Schiffe nicht wieder aus der Elbe herauszulassen, und doch mußten die Schiffe zu ihrem Stationsorte nach der Weser zurück.

Ebenso mußte dies bei Tage geschehen, da sämtliche Seezeichen fortgenommen, und deshalb eine Nachtfahrt als zu gefährlich umöglinch war. Die Dänen blockierten die Elbe auf das engste und täglich kam

der Kriegsdampfer „Geyser" herein, um von Fischern und Spionen Nachrichten über die deutschen Schiffe einzuziehen.

Dem Auslaufen standen deshalb große Schwierigkeiten entgegen. Einem Zusammentreffen mit zwei Fregatten, einer Korvette und dem „Geyser" durfte sich Brommy nicht aussetzen, wenn die feindlichen Schiffe bei Wind manövrierfähig waren. Einige Breitseiten der ersteren hätten die deutschen Dampfer mit ihren teilweise über Wasser liegenden und ungeschützten Maschinen vernichtet.

Brommy faßte deshalb einen anderen Plan, die Dänen zu täuschen, der auch gelang.

Geflissentlich ließ er verlauten, daß die Schiffe auf der Elbe zu bleiben gedächten, und Vorbereitungen zu einer großartigen Ballfestlichkeit auf dem „Barbarossa" treffen, die auf den 14. Juni festgesetzt wurde und zu der in Cuxhafen und Umgegend zahlreiche Einladungen ergingen. Die Sache sprach sich schnell herum, es herrschte große Freude unter den Eingeladenen, und natürlich erfuhren auch die Dänen durch ihre Spione von dem bevorstehenden Balle. Am 13. abends schon legte sich die mit Blumen und anderweitig festlich geschmückte „Lübeck" an die Landungsbrücke, um andern Tags die Gäste an Bord zu nehmen, mit ihnen zunächst eine längere Lustfahrt stromaufwärts zu unternehmen und sie dann auf den „Barbarossa" zu der viel besprochenen und namentlich von den Damen kaum zu erwartenden Festlichkeit zu führen.

Wie grausam war aber die Enttäuschung, als am andern Morgen alle drei Schiffe spurlos verschwunden waren. Nur die Mitteilungen des Amtmannes von Cuxhaven, des Einzigen, den Brommy in das Geheimnis gezogen, vermochten die allgemeine Entrüstung zu besänftigen. Der Kommodore hatte richtig vorausgesetzt, daß die Vorbereitungen zum Balle dem dänischen Admiral durch seine Spione nicht unbekannt bleiben und er sich veranlaßt fühlen würde, am 14. etwas weiter nach außen in freies Wasser mit seinen Schiffen zu gehen, umsomehr, als frischer Nordwind und unsichtiges Wetter herrschten und dabei die enge Blockade wegen der Untiefen und Sände vor der Strommündung nicht ungefährlich war.

Nicht weniger enttäuscht als die Gäste waren auch die Offiziere des Geschwaders, als plötzlich um Mitternacht Boote des Flagg-

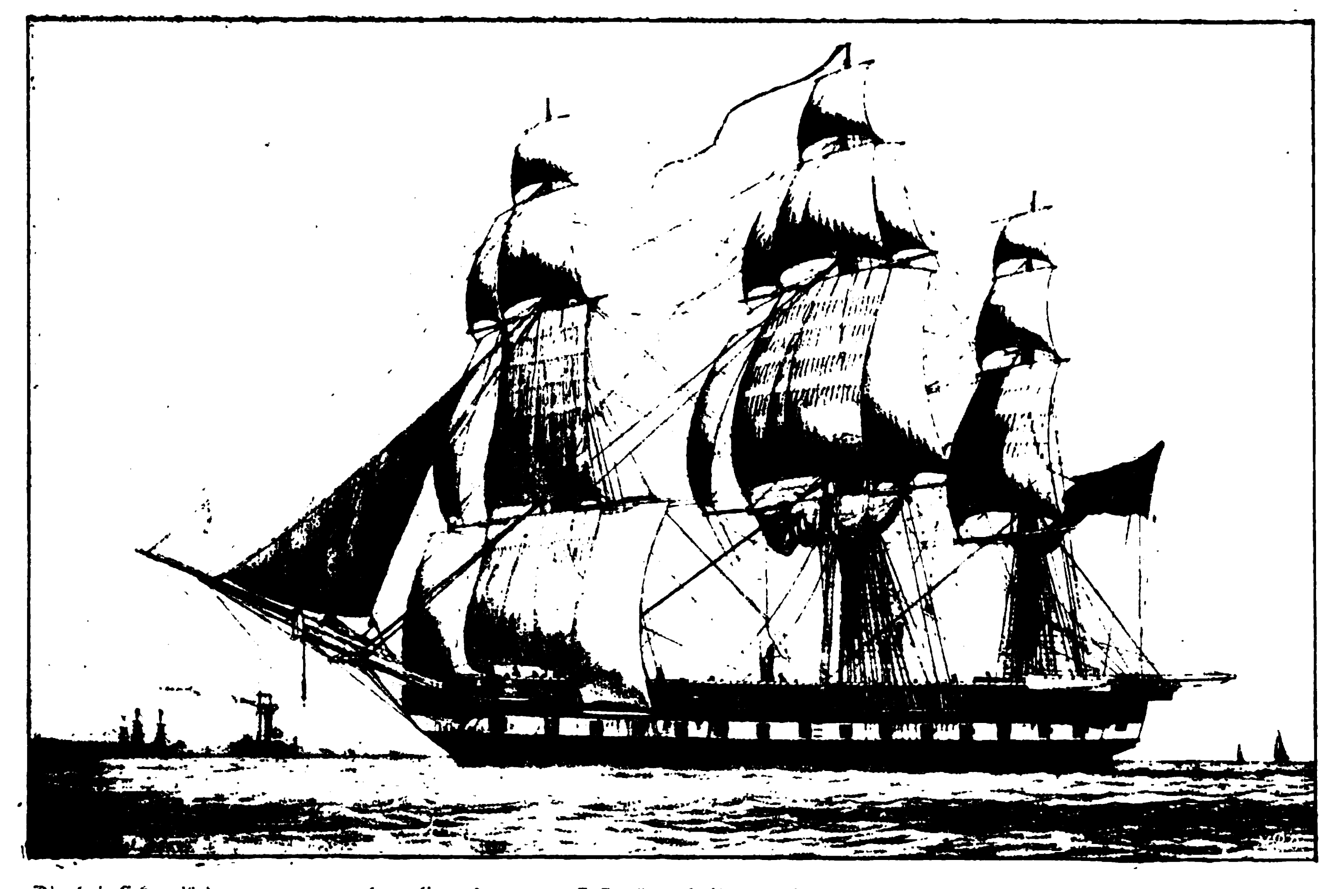
schiffes an Bord erschienen und den Befehl überbrachten, sofort Dampf aufzumachen, denn auch niemand von ihnen hatte von Brommy's Plan das Geringste erfahren.

Mit Tagesanbruch liefen die Schiffe aus der Elbe, aber so weit, wie Brommy gehofft, war Steen Bille doch nicht zurückgegangen. Auf halbem Wege nach der Weser klärte die Luft etwas auf, die beiden Fregatten kamen mit dem „Geyser" in Sicht und hatten natürlicherweise nichts Eiligeres zu thun, als mit der strammen Briese unter allen möglichen Segeln auf das deutsche Geschwader Jagd zu machen. Eine Zeit lang sah die Sache kritisch aus; die Fregatten segelten schneller als die Deutschen, und näherten sich ihnen bedenklich. Nur der Umstand, daß deren Schiffe flacher gingen als jene, und dank ihrer trefflichen Lotsen ganz nahe an den Sänden hinstreichen konnten, zwang die Fregatten, näher an den Wind zu gehen, um nicht auf Grund zu kommen. Dadurch verlangsamte sich ihre Fahrt und die Entfernung wuchs. Zwar versuchte der „Geyser" seine Geschütze und die deutschen Schiffe antworteten darauf, aber bei der großen Entfernung ohne irgend welchen Erfolg, und so traf das Geschwader ungefährdet auf der Weser ein, während die Dänen die Verfolgung aufgaben.

Das war das zweite und auch letzte Mal, daß sich Schiffe der deutschen Flotte in See zeigten, und wenn die Offiziere sich auch sagten, daß Brommy diesmal Recht daran that, das Gefecht nicht anzunehmen, so trug der ruhmlose Tag nicht dazu bei, die gedrückte Stimmung zu verbessern. Jeder that fortan noch seine Schuldigkeit, aber Hoffnung und Vertrauen auf die Zukunft waren geschwunden, und damit auch jede Freudigkeit zum Dienst.

Ueber der „Eckernförde" schien auch ein Unstern zu schweben und sie war zweimal nahe daran, verloren zu gehen. Sie befand sich in einer sehr schwierigen Lage, unbeschützt in einem vom Feinde besetzten Lande und unter einer nicht anerkannten Flagge. Sie wäre nach der für die Schleswig-Holsteiner unglücklichen Schlacht bei Idstedt auch unbedingt verloren gewesen, wenn König Friedrich Wilhelm IV. ihr nicht gestattet hätte, die preußische Flagge zu führen, und ein Detachement von 100 preußischen Soldaten an Bord geschickt hätte.

Als im September 1849 General von Willisens letzter Versuch,



Die bei Eckernförde genommene ehemalige Fregatte „Gefion" nach ihrer Wiederherstellung als deutsche Fregatte „Eckernförde" unter Segel auf dem Wege nach der Weser.

die Erzwingung des Schley-Ueberganges mißlungen war, drangen die Dänen in die Stadt Eckernförde ein und fuhren eine Feldbatterie auf, um das Schiff zu beschießen. Der Batteriechef nahm jedoch davon Abstand, als er die preußische Flagge wehen sah. Dagegen eröffneten zwei dänische Kanonenboote ihr Feuer, scheinbar auf eine Schwimmbrücke, in Wirklichkeit aber öfter aus „Versehen" auf das Schiff, in dessen Unterraum mehrere Granaten platzten, wenn es auch gelang, des drohenden Feuers Herr zu werden. Als dann die Dänen sahen, daß ihr Plan, die Fregatte „zufällig" in Brand zu schießen, mißlang, versuchten sie es auf andere Weise und steckten ein neben dem Schiffe liegendes großes Holzlager in Brand. Dadurch fing die eine Seite der unmittelbar am Ufer liegenden Fregatte Feuer und nur durch die aufopferndsten Bemühungen der Offiziere und Besatzung konnte der völligen Zerstörung Einhalt gethan werden. Der zum Kommandanten des Schiffes ernannte und bereits oben erwähnte Thatcher war ein Engländer. Er benahm sich bei der Sache in einer so empörenden Weise, indem er den Leuten den Befehl erteilte, die Löschversuche aufzugeben und das Schiff brennen zu lassen, daß die an Bord befindlichen deutschen Offiziere ihm den Gehorsam kündigten, sie das Schiff aus dem Bereiche des Feuers holen ließen, und es dadurch vor der Vernichtung retteten. Sie wurden später vor ein Kriegsgericht gestellt, aber freigesprochen. Am andern Morgen schloß der an Bord befindliche preußische Oberst von Szymborski mit dem Befehlshaber der dänischen Artillerie einen Vertrag dahin, daß die Neutralität der Fregatte fernerhin respektiert würde und am 15. Oktober traf die erfreuliche Kunde ein, daß nach einem Abkommen zwischen Dänemark und der Centralgewalt das Schiff deutsches Eigentum bleiben solle. Gegen Ende November ging es nach der Nordsee ab und traf am 1. Dezember glücklich im Bremerhafen ein. Natürlich herrschte auf der Flotte Freude über ihre Ankunft, aber sie war mit Wehmut und Bitterkeit gemischt, weil jeder wußte und fühlte, daß die Tage der deutschen Flotte gezählt und der schöne Traum deutscher Einheit und Seemächtigkeit bald ausgeträumt sei.

Noch 1½ Jahre zögerte sich die Auflösung hin; nach Wiederherstellung des deutschen Bundes wurden zwar verschiedene Versuche ge-

macht, die Flotte zu retten, aber sie scheiterten sämtlich an der Eifersucht der verschiedenen Bundesstaaten aufeinander. Im März 1852 war noch ein Flottenkongreß seitens der verschiedenen Regierungen anberaumt, aber auch die dort gemachten Vorschläge führten zu keiner Einigung, und damit war das Schicksal der einst mit so großem Enthusiasmus begrüßten nationalen Schöpfung besiegelt. Am 5. April erhielt Brommy vom Präsidium der Bundesversammlung den Befehl, die Schiffe „Eckernförde" und „Barbarossa" an Preußen auszuliefern, das sich damit für einen Vorschuß von 160,000 Gulden bezahlt machte, die es inzwischen zur Unterhaltung der Flotte gegeben, da verschiedene Staaten die auf sie entfallenden Beiträge verweigert hatten. Im Laufe des Jahres wurden dann die übrigen Schiffe und die Kanonenboote durch den Bundeskommissar Fischer öffentlich versteigert, und die 6 Korvetten für die lächerliche Summe von 238,000 Thalern an eine englische Schiffahrtsgesellschaft abgegeben; das übrige Material fiel andern Käufern zu. Die Abwickelung des Ganzen zögerte sich noch einige Monate hin, und am 31. März 1853 war der letzte Akt dieses traurigen Dramas ausgespielt.

An diesem Tage verkündete ein Generalbefehl Brommys, den Erzherzog Johann, bevor er von der Zentralgewalt zurücktrat, zum Kontre-Admiral befördert hatte, daß die deutsche Flotte aufgehört habe, zu sein.

Er durfte darum zum Schlusse mit Recht sagen: „Mit Stolz darf das Oberkommando es aussprechen, daß die deutsche Marine innerhalb der ihrer Ausbildung gesteckten engen Grenzen und unter den schwierigsten Verhältnissen einen Höhepunkt erreicht hatte, welchem Sachkundige die vollste Anerkennung zollen mußten, und der den Beweis lieferte, was Deutschland hinsichtlich seiner Wehrkraft zur See unter günstigen Umständen zu leisten vermöchte."

Das war die Wahrheit; die deutschen Seeleute hatten gezeigt, was sie auch auf einer Kriegsflotte wert waren. Es herrschte bei ihnen eine vorzügliche Disziplin, sie hatten sich den Kriegsschiffsdienst in kürzester Zeit vollkommen angeeignet, und das Land konnte sich in jeder Beziehung auf ihre fachliche Tüchtigkeit, ihre Thatkraft und ihren Mut verlassen. Es war daher auf das Tiefste zu bedauern, daß sie als Lohn für ihre dem Vaterlande geleisteten Dienste von der

Bundesversammlung nur Undank ernteten. Admiral Brommy und der Marinerat Jordan, der an der Spitze der Verwaltung gestanden hatte, erhielten eine Pension, die übrigen 80 Offiziere wurden einfach entlassen, um sich plötzlich aller Existenzmittel beraubt zu sehen und einer ungewissen Zukunft entgegenzusehen. Nur auf den energischen Einspruch des damaligen preußischen Gesandten am Bundestage, des verstorbenen Fürsten Bismarck, wurde später den wenigen vom Erzherzog Johann patentierten Offizieren eine kärgliche Pension so lange zugesichert, bis sie sich eine andere Lebensstellung verschafft haben würden.

Als 1849 das erstere größere Schiff der deutschen Flotte auf der Weser eintraf und den Namen „Barbarossa" erhielt, da glaubte man an die Verkörperung des so lange und sehnlichst herbeigewünschten Einheitsgedankens, man hatte das erhebende Gefühl, einer großen Nation anzugehören und hoffte mit Zuversicht auf Ehre, Größe und wachsende Herrlichkeit des Vaterlandes. Der deutsche Aar in der schwarz-rot-goldenen Flagge, das Symbol deutscher Einheit sollte die Raben der Zwietracht in alle Winde verscheuchen, aber die schönen Hoffnungen waren nun wieder vernichtet und es sollten fast noch zwei Jahrzehnte vergehen, ehe jener Traum zur Wirklichkeit wurde und so Gott will für immer Wirklichkeit bleiben wird.

Damals hatten die Frauen und Jungfrauen der Stadt Brake, wo der „Barbarossa" zuerst ankerte, in patriotischer Begeisterung eine kostbare Flagge für das Schiff gestickt, und sie dem Kapitän Brommy übergeben. Unter dem Jubel der Flottenmannschaft und dem Donner der Kanonen wurde sie gehißt und sollte fortan zur Ehre und zum Ruhme Deutschlands wehen.

Admiral Brommy hat sie mit in sein Grab genommen. Sie wurde nach seinem Wunsche sein Leichentuch als er 1860 starb. Es war ihm nicht vergönnt, wenn auch nicht die schwarz-rot-goldene, so doch die schwarz-weiß-rote Flagge als Zeichen des einigen Deutschlands auf dem Ocean sich entfalten und die Achtung der Welt erringen zu sehen und doch hätte er es wohl verdient. Es wäre ein vollberechtigter Lohn für die mühevolle Arbeit gewesen, mit der er trotz fast unüberwindlich erscheinender Hindernisse in kurzer Zeit Großes zu schaffen wußte, wenn schließlich auch alle seine Mühen vergebens

waren, und sein unermüdliches Streben an unseren damaligen unglücklichen politischen Verhältnissen scheiterte.

Fast ein halbes Jahrhundert ist darüber hingegangen, ehe das deutsche Volk sich seines ersten Admirals erinnerte. Dann erst dachte man daran, sein Andenken auch durch ein äußeres Zeichen zu ehren. Durch freiwillige Beiträge wurde ihm in Hammelwarden an der Weser, wohin er sich zurückgezogen, und wo ihn, dessen Hoffnungen so grausam zerstört waren, der Tod ereilte, ein Denkmal gesetzt.



Brommes Grab.

Die schleswig-holsteinische Marine fiel denselben politischen Verhältnissen zum Opfer, wie die deutsche Flotte. Als nach Beendigung des Krieges die Herzogtümer wieder unter dänische Herrschaft gelangten, war es auch um sie geschehen.

Es ist bereits erwähnt, daß sie aus 18 Kanonenbooten, einem dazu gehörigen Schleppdampfer und einem mit 7 Bombenkanonen

bewaffneten und kriegsmäßig ausgerüsteten Dampfer „Bonin“ von 180 Pferdekraft bestand, zu dem später noch das ebenfalls schon besprochene Dampfkanonenboot „von der Tann“ trat. Der ehemalige dänische Kriegsschuner „Elbe“ zählte als zu kleines Segelschiff nicht mit. Ebenso wie die Fregatte „Deutschland“ war er nur Kadettschiff.

Die Fahrzeuge bestanden verschiedene Gefechte mit den dänischen Schiffen, und ihre Offiziere und Besatzungen zeigten, wenn auch keine größeren Kämpfe stattfanden, in dem öfteren Zusammentreffen mit den Feinden Mut und Thatkraft, die auch verschiedentlich von Erfolgen begleitet waren. So vertrieben fünf Kanonenboote Ende April 1849 die Dänen von der von ihnen besetzten Insel Föhr, und zwar flüchteten sie hier in solcher Eile auf ihrer Flotille, daß sie eine Kanone, einen Munitionswagen und 1000 Tonnen Kohlen im Stich ließen. Ebenso zwang der „Bonin“ mit einigen Kanonenbooten Ende Mai den dänischen Kriegsdampfer „Hecla“ am 11. Mai zum Rückzuge, und die kleine Marine durfte 1849 den Ruhm beanspruchen, den Kieler Hafen, sowie die Mündung der Schley gesichert, die Aufmerksamkeit der feindlichen Streitkräfte auf sich gezogen und sie dadurch an anderen Punkten geschwächt zu haben.

Im nächsten Jahre fand am 17. September ein ernster Kampf zwischen 3 Kanonenbooten und dem dänischen Kriegsdampfer „Geyser“ in den Gewässern von Föhr statt. Der Kommandant des letzteren hatte sich in Helgoland geäußert, er werde sehr bald die „Insurgenten“ nehmen oder in den Grund bohren, aber seine Ruhmredigkeit war verfrüht. Mit zwei demontierten Geschützen und sonstigen größeren Beschädigungen mußte er schleunigst den Rückzug antreten und machte auch keinen zweiten Versuch zur Einlösung seines Versprechens. Die schleswig-holsteinischen Kanonenboote blieben unbehelligt bis zum Eintritt der schlechten Jahreszeit auf ihrem Posten und zogen sich dann nach Glückstadt zurück, wurden jedoch, auf dieser stürmischen Fahrt von einem schweren Unglück betroffen. Eines der Boote kenterte und ging mit seiner gesamten Mannschaft verloren.

In der Ostsee fanden ebenfalls kleinere Kämpfe statt, so im Fehmarsund am 19. Juli zwischen 3 schleswig-holsteinischen und 4 dänischen Kanonenbooten, eins der letzteren wurde leck geschossen und alle vier mußten sich zurückziehen, während die Deutschen nicht



Die Schleswig-Holsteinische Flottille 1849.

Kanonenboot. Dampfkanonenboot „Von der Tann“. „Elbe“. „Bonin“. Kanonenboot.

gelitten hatten. Dagegen nahm der „von der Tann" ein trauriges Ende. Er war in der Neustadter Bucht stationiert und hatte kurz zuvor eine dänische Prise aufgebracht, als er durch das Erscheinen der „Valkyrien" und des „Hecla" zum Rückzuge nach Travemünde gezwungen wurde, um einen Kampf mit dem übermächtigen Feinde auf offener See zu vermeiden. Es kennzeichnet aber unsere damaligen innerpolitischen Verhältnisse in traurigster Weise, daß einem deutschen Schiffe vom Senat des deutschen Lübeck das Verbleiben im Hafen nur unter der Bedingung der Entwaffnung gestattet wurde. Das lehnte natürlich der Kommandant ab, lief wieder aus, geriet aber durch einen Fehler des Lotsen in der Nähe von Neustadt auf Grund und wurde, bevor er das Fahrzeug wieder flott machen konnte, vom „Hecla" beschossen. Nach dreiviertelstündigem Feuergefecht mußte sich dieser zwar beschädigt zurückziehen, aber nun erschien die Korvette „Valkyrien". Unbeweglich festsitzend und nur mit 2 Geschützen bewaffnet, konnte der „von der Tann" gegen die mit 12 langen 18 Pfündern bewaffnete Korvette den Kampf nicht aufrecht erhalten, ohne zu unterliegen. Um deshalb das Fahrzeug nicht in die Hände der Dänen fallen zu lassen, ließ der Kommandant es anzünden und zog sich mit seiner Mannschaft an Land zurück, ohne durch die dänischen Kugeln Verlust an Leuten erlitten zu haben.

Das war das letzte kriegerische Auftreten der kleinen aber tapferen Schleswig-Holsteinischen Marine. Bald darauf erlagen die vom Mutterlande verlassenen deutschen Provinzen im Kampfe und der Friede lieferte sie wieder zu Deutschlands Schmach dem Feinde aus, bis es 1864 Preußen gelang, zuerst Holstein und zwei Jahre später auch Schleswig dem großen Ganzen wieder anzugliedern, sie als Teile des geeinten deutschen Reiches demselben einzufügen und damit den fast 600 Jahre währenden Kämpfen zwischen Dänen und Deutschen für immer ein Ende zu machen.



Admiral Tegetthoff.



Ueber zweihundert Jahre hatten die Linienschiffe den Ocean beherrscht, gewaltige Schlachten geschlagen und die Geschicke von großen Reichen und ganzen Erdteilen entschieden.

Eine Zeitlang schien die Einführung des Dampfes ihre Herrschaft gefährden zu wollen, doch bald machten sie sich die neue Kraft unterthan, die Schraube verdrängte das für jene unmögliche Rad mit seiner teilweise über Wasser liegenden Maschine und siegesgewiß zogen die ersten englisch-französischen Schraubenlinienschiffe zum Krimkriege.

Hier jedoch harrte ihrer ein Feind, an dem ihre Macht scheitern sollte. Aus den zwar schon seit Jahrzehnten erfundenen, aber im Ernstkampfe noch nicht erprobten Granaten der russischen Batteriener wuchs ihnen ein furchtbarer Gegner. Krachend durchschlugen sie die hochbordigen Holzwände, um im inneren Schiffe zu platzen und unter den dicht gedrängten Besatzungen erschreckende Verheerungen anzurichten, Tod und Verderben zu speien.

Setzte doch auf dem englischen Linienschiffe „London" eine einzige Granate fünfzig Menschen außer Gefecht, und im Verlaufe

von zwei Stunden wurde es acht mal in Brand geschossen. Ohnmächtig mußten sich die Kolosse trotz ihrer bis zu hundert zählenden schweren Geschütze aus dem Kampfe zurückziehen, und ihr Prestige war dahin.

Doch der menschliche Geist ist leider nur zu erfinderisch, wo es sich darum handelt, seines Gleichen zu vernichten. Napoleon III. erfand den Panzerschutz; die damit versehenen schwimmenden Batterien wurden von Toulon nach dem Asowschen Meere geschleppt, und an ihren Eisenwänden zerschellten nun ihrerseits die russischen Granaten. Auf den Trümmern von Kertsch und Kinburn feierte die neue Erfindung ihren ersten Triumph und hielt dann ihren siegenden Einzug in die Marinen, um schließlich das Holz, das seit vielen Jahrtausenden das Material zum Schiffbau gegeben, gänzlich aus ihr zu verdrängen und es durch Eisen und Stahl zu ersetzen.

Den schwerfälligen und kaum seefähigen schwimmenden Batterien folgte die erste französische Panzerfregatta „La Gloire“, erbaut von dem berühmten Schiffsbaumeister Dupuy de Lôme, der damit eine bis dahin unausführbar erscheinende Aufgabe löste.

Hochmütig lächelnd schauten die Engländer auf diesen Versuch herab, der nach ihrer überhebenden Ansicht nur ähnliche Mißgeburten zu Tage fördern konnte, wie jene ungeschlachten Batterien. Doch als „La Gloire“ als seetüchtiges Schiff erstand, das unter Dampf und unter Segeln manövrieren konnte, gegen alle feindlichen Geschosse gefeit war, und außerdem noch eine neue furchtbare Waffe, den Sporn trug, der für die Zukunft einen ebenso drohenden Erfolg verhieß, wie ihn bei Salamis die Trieren des Themistokles gegen die Perser davontrugen, da schwand das mitleidige Lächeln jenseits des Kanals.

Die so viel und stolz berufenen „hölzernen Mauern“ Englands zeigten sich auf einmal in erschreckender Schwäche, ihre Herrschaft schien bedroht und vor den geängsteten Gemütern der Inselbewohner begann trotz der Entente cordiale das Gespenst einer französischen Invasion aufzusteigen, wie sie schon einmal 1805 durch Napoleon I. vorbereitet war.

Mit fiebernder Hast begann England dem Beispiele des Rivalen zu folgen. Von Jahr zu Jahr wuchs auf beiden Seiten des Kanals

die Zahl der Panzerschiffe, die Dicke ihrer Eisenhüllen, die Größe ihrer Geschützkaliber.

Die übrigen Nationen wurden unwillkürlich mit in den Wirbel hineingezogen, und Milliarden auf die Umwandelung der Flotten gewandt, obzwar man noch vielfach im Dunkeln tappte, und die neue Erfindung im Ernstfalle noch nicht erprobt war.

Der Ausbruch des nordamerikanischen Bürgerkrieges warf einiges Licht auf die fraglichen Punkte. Dort kämpften zuerst Panzerfahrzeuge, und wenn sie auch für die dortigen engen und flachen Gewässer nur verhältnismäßig klein und flachgehend gebaut waren, stellten sie doch das Eine klar — die Zeit der Holzschiffe als entscheidende Faktoren in einer Seeschlacht war für immer vorüber.

Ueber andere Punkte, wie das Verhalten gepanzerter großer Schiffe auf hohem Meere, über Taktik und Gestaltung der Kriegführung konnte nur eine regelrechte Schlacht zwischen zwei Flotten ein Urteil abgeben. Man erwartete zunächst einen Zusammenstoß zwischen Frankreich und England, deren Bündnis sich immer mehr zu lockern schien, und die sich gegenseitig im Bau von Panzerschiffen überboten, allein er erfolgte von einer ganz anderen Seite, von der es sich niemand versehen hatte, bei Lissa zwischen Oesterreich und Italien, und der Sieger in diesem Kampfe war ein Mann, den wir zu den Unsern zählen dürfen, ein Deutscher von echtem Schrot und Korn im Denken und Thun, und von edelster Gesinnung. Deshalb ist es nicht mehr als billig, daß er in diesem Buche einen Platz findet, um sein Andenken bei unserer deutschen Jugend in Ehren zu halten und sie durch sein Beispiel zur Nacheiferung anzuspornen. Er war ein deutscher Seeheld und es ist nur tief zu bedauern, daß er seiner Ruhmeslaufbahn zu früh durch den Tod entrissen wurde.

Tegetthoffs Familie stammt aus Paderborn. Verschiedene seiner Vorfahren dienten zuerst als kurpfälzische, dann als österreichische Offiziere; sein Vater machte die Feldzüge im Anfang unseres Jahrhunderts, sowie 1813—15 mit, brachte es bis zum Major, mußte aber wegen Kränklichkeit seinen Abschied nehmen. Er war ein hochgebildeter, allseitig in großer Achtung stehender Mann, dem seine Gattin ebenso würdig zur Seite stand, und die beide ihre Kinder mit großer Sorgfalt erzogen.

Wilhelm von Tegetthoff wurde als zweiter Sohn am 23. Dezember 1827 zu Marburg in Steiermark geboren, und in ihm verband sich mit kräftigem Körper schon im Knabenalter ein mutiger und entschlossener Charakter. Sehr bald zeigte sich bei ihm eine solche ausgesprochene Neigung für den Beruf des Seeoffiziers, daß sein Vater nachgab und ihn schon mit 13 Jahren der Marineakademie in Venedig zuführte, die er fünf Jahre besuchte.



Vice-Admiral Tegetthoff.

Während dieser ganzen Zeit war es ihm nicht vergönnt, die Seinen, die er so sehr liebte wieder zu sehen, und als er endlich nach Absolvierung der Akademie längeren Urlaub erhielt, sollte er den ersten herben Schmerz seines Lebens erfahren. Nur um den Söhnen eine gute Erziehung geben zu können, hatten die treuen Eltern in ihren beschränkten Verhältnissen sich alles abgedarbt, ohne daß der junge Wilhelm etwas von der drückenden Lage wußte, und sie erst zu seiner Kenntnis kam, als der Vater ihm schrieb, er sei außer Stande, ihm das Reisegeld zu schicken. So mußte der Arme bis auf weiteres auf die Freude des Wiedersehens der geliebten Eltern ver-

zichten, so bitter er es auch empfand. 1847 wurde er als Seekadett auf der Brigg „Montecuculi“ eingeschifft, die nach Dalmatien ging, auf der er sich aber unglücklich fühlte, da sein hochstrebender Geist sich danach sehnte, auf dem weiten Ocean seine Kräfte zu erproben, statt in den Gewässern des Adriatischen Meeres mit engem Horizonte und mit dem Schiffe meistens stilliegend seine Jugend zu vertrauern.

1848 wurde er Offizier; bald darauf brach die Revolution in Venedig aus, aber seine Hoffnung, wenigstens zum Kampfe zu kommen, ging nicht in Erfüllung. Wie er dadurch berührt wurde, geht aus einem Briefe an seinen Vater hervor, der zugleich einen Blick in den Charakter des thatendurstigen jungen Mannes thun läßt. Bitter beschwerte er sich darin, daß das Kaisertum Oesterreich sich vor Staaten wie Sardinien fürchte und man die Flotten in den Häfen behalte, anstatt sie hinaus zu senden. Wenn er nicht die Hoffnung hege, daß dereinst die Marine dennoch sich vergrößern werde, würde er trotz der Liebe zu seinem Beruf den Abschied nehmen, um nicht zum zweitenmale eine so schmählige Figur zu spielen. „Energie hat Oesterreich immer gefehlt“ sagte er weiter. „Unsere Marine ist sehr armselig, sie wird auch wahrscheinlich so bleiben. Sie ist „miserabel“, und das alles nur aus verkehrter Sparsamkeit, welche nicht nur das Wachstum, sondern auch die Qualität einschränkt und aus Furcht, ein paar Kreuzer mehr auszugeben der Einführung jeder Neuerung widerstrebt.“

Nun er hatte Recht, die Marine blieb armselig, und er selbst sollte darin erst nach fast zwei Jahrzehnten eine Wandlung zum Bessern schaffen.

Im Herbst 1848 hatte man trotz seiner erzwungenen Unthätigkeit in Triest doch wohl seine Tüchtigkeit erkannt; er wurde als Adjutant des als Oberbefehlshaber der Marine fungierenden Feldmarschalllieutenants Martini nach Wien kommandiert. Auf der Reise war es ihm vergönnt, nach neunjähriger Trennung endlich seine geliebte Mutter wieder zu sehen, während der Vater wieder zur Armee einberufen sich in Steiermark befand. Wie tief traurig mag es ihn, der überraschend kam, berührt haben, als er noch dieselben beschränkten Verhältnisse traf, die damals den Besuch bei den Eltern unmöglich

gemacht. Er fand die Mutter nicht in der Wohnung, sie war zum Brunnen gegangen, um Wasser zu holen, nicht einmal eine Magd konnte gehalten werden, und wie wohlthuend muß es für sein kindliches Herz gewesen sein, später, als er es vermochte, der treuen Hüterin seiner Jugend ihre Liebe und Sorge dadurch zu vergelten, daß er ihr ein sorgenfreies Alter zu verschaffen imstande war.

1849 kam er an Bord der Korvette „Adria", die Venedig blockierte. Eines Nachts strandete ein österreichischer Dampfer in der Nähe venetianischer Batterien. Er wurde beschossen und Tegetthoff in einem Boote entsandt, um ihn abzubringen. Es gelang ihm und er genoß endlich das ersehnte Glück, feindliche Kugeln pfeifen zu hören.

Ein Beweis für seine allgemein anerkannte Tüchtigkeit lag auch darin, daß er in den nächsten Jahren ungemein schnell avancierte. Nach der Kapitulation von Venedig wurde er erster Offizier auf der „Maria Anna", 1851 Fregatten-Lieutenant und im Jahre darauf schon Linienschiffslieutenant, der unserm Kapitänlieutenant mit Hauptmannsrang entspricht, für ein Alter von 25 Jahren eine sehr schnelle Beförderung.

1854 erhielt er den Befehl über die Goelette „Elisabeth". Wenngleich das Schiff nur klein, schwach bewaffnet war, es bereits das ehrwürdige Alter von 27 Jahren erreicht hatte, war er doch immer selbständiger Befehlshaber, und das erfüllte den jungen Mann mit gerechtem Stolz. Wie streben unsere jungen Offiziere danach, Kommandanten eines Torpedobootes mit 15—20 Mann Besatzung zu werden! Nun es ist ihnen nicht zu verdenken.

Im folgenden Jahre tauschte er sein Schiff mit dem Kriegsdampfer „Taurus", um nach der Sulinamündung zu gehen und dort bot sich ihm Gelegenheit, diejenigen Charaktereigenschaften zu zeigen, die ihm die Wege zu seinen späteren Erfolgen bahnen sollten.

Zunächst hatte er in Syra einen Konflikt mit dem Vizeadmiral eines dort liegenden englischen Geschwaders. Dieses ließ sich bei seiner Ankunft eine doppelte Unhöflichkeit zu Schulden kommen. Die Engländer hißten weder ein Flagge noch schickten sie ein Boot zur Begrüßung, doch Tegetthoff war trotz seiner Jugend nicht der Mann, Oesterreichs Marine als quantité négligeable behandeln zu lassen und der Ehre seiner Flagge etwas zu vergeben.

Er sandte an den Admiral ein sehr energisches Schreiben, machte ihn darauf aufmerksam, wie seinerseits zwei Höflichkeitsakte versäumt wären, die bei allen seefahrenden Nationen üblich seien, und erklärte ihm unter Hinweis auf die freundschaftlichen Beziehungen der beiderseitigen Länder, daß eine solche Unterlassung mit diesen nicht übereinstimme.

Sein Zweck wurde völlig erreicht; der englische Admiral entschuldigte sich wegen des Versehens, das er nebligem Wetter zuschrieb, bei dem der Charakter des Schiffes nicht erkannt worden sei. Natürlich war dies nur eine Ausflucht, aber Tegetthoff hatte seine Genugthuung und bewiesen, daß er der rechte Mann am rechten Platze sei.

Bei seiner Stationierung in der Sulina, der mittleren Donaumündung, welche nach dem Krimkriege neutralisirt und unter die Kontrolle der sieben Vertragsmächte durch die von ihnen berufene Donaukommission gestellt war, der es auch oblag, Hindernisse der für ganz Europa so wichtigen Donauschiffahrt zu beseitigen, zeigte Tegetthoff seine große praktische und technische Befähigung.

Fast alle Vorschläge, die zur Verbesserung des Fahrwassers dienten und in kurzer Zeit dahin führten, daß Schiffe von 1000 Tonnen Größe nach Galatz und Braila fahren konnten, während dies vorher nur für solche von 500 Tonnen möglich war, sind auf seine Initiative zurückzuführen.

Obwohl dies allgemein anerkannt wurde, erhielt Tegetthoff 1856 seine Abberufung und wurde durch einen Major der Landarmee ersetzt, während ein Seeoffizier viel passender gewesen wäre. Er konnte jedoch die Kränkung um so leichter überwinden, als er fortan sich das Wohlwollen des Erzherzogs Ferdinand Max, der das Oberkommando der Marine erhielt, in hohem Grade erwarb, da dieser nicht nur Tegetthoffs hervorragende Eigenschaften voll würdigte, sondern auch in seinem Sinne mit allen Kräften die Hebung der Marine anstrebte. Er wollte die letztere nicht nur zum Küstenschutz verwandt, sondern durch sie den Seehandel gefördert und denselben aus den engen Grenzen des Mittelmeeres auf den Ocean ausgedehnt wissen. Der Bau des Suezkanals versprach nach dieser Richtung günstig zu wirken, und in kluger Voraussicht entsandte der Erzherzog Tegetthoff

1857, um an der Küste des Roten Meeres einen geeigneten Platz für eine Kohlenstation zu suchen und sie der Regierung zum Ankauf zu empfehlen. Tegetthoff fand eine solche auf der Insel Sokatara, die der dortige Sultan für 100,000 Thaler an Oesterreich verkaufen wollte, jedoch die kurzsichtige Regierung verkannte vollständig die große wirtschaftliche Bedeutung einer solchen Erwerbung, fand die Sache trotz ihrer Billigkeit zu teuer, und 1878 nahmen die Engländer von der Insel Besitz.

Tegetthoff kehrte 1858 nach dem Roten Meere zurück, und die geschickte Ausführung seiner Befehle brachte ihm die Beförderung zum Korvettenkapitän, sowie zum Chef der ersten Sektion beim Marine-Oberkommando in Triest. Danach wurde er zum Kommandanten der Schraubenkorvette „Erzherzog Friedrich" ernannt, machte mit ihr eine Kreuztour nach der Küste von Marokko, wurde aber wegen des drohenden Krieges mit Frankreich und Italien zurückberufen, um zu seinem Leidwesen abermals nicht zum Kampfe zu kommen und mit seinem Schiffe in den Lagunen von Venedig zur Unthätigkeit verurteilt zu sein.

Nach Friedensschluß wurde er Adjutant des Erzherzogs Ferdinand Max. Letzterer hatte veranlaßt, daß bereits 1857 die Fregatte „Novara" zu einer wissenschaftlichen Erdumseglung ausgesandt wurde, welche zwei Jahre dauerte. Diese war von so glänzenden Erfolgen begleitet, daß der Prinz eine zweite Expedition zur Erforschung der Urwälder von Brasilien in das Werk setzte, an der er auf der Dampfkorvette „Elisabeth" selbst teilnahm und zu deren Kommandanten er Tegetthoff wählte.

Bald nach der Rückkehr von der fünfmonatlichen Reise, deren Ergebnisse der Erzherzog in einem Werke: „Aus meinem Leben" höchst anziehend schilderte, wurde Tegetthoff 1860 zum Fregattenkapitän befördert, machte als Kommandant der Schraubenkorvette „Radetzky" eine Kreuztour in die Levante, um darnach wieder Adjutant des Erzherzogs zu werden, rückte 1861 zum Linienschiffskapitän auf und erhielt 1862 den Befehl über die Fregatte „Schwarzenberg" sowie über eine nach der Levante bestimmte Flottenabteilung. Für einen Mann von 35 Jahren war das eine hohe Auszeichnung, die er aber voll verdient hatte.

Er befand sich noch in dieser Stellung bei Ausbruch des deutsch-dänischen Krieges im Jahre 1864 und erhielt den Befehl, sich mit den Fregatten „Schwarzenberg“ und „Radetzky“, sowie mit dem Kanonenboot „Seehund“ in die Nordsee zu begeben. Admiral Wüllerstorf sollte mit Verstärkungen nachkommen und er ihn erwarten. Die sprichwörtliche österreichische Langsamkeit zögerte dies jedoch so lange hin, daß Tegetthoff nach dreiwöchentlichem Aufenthalte in Lissabon nach dem Texel steuerte und sich dort mit der aus dem Mittelmeere zurückgekehrten und dort liegenden preußischen Flottille vereinigte. Letztere bestand aus dem früheren Postdampfer „Adler“ mit 4 Geschützen und den beiden Schraubenkanonenbooten „Blitz“ und „Basilisk“ von je 2 Kanonen. Sie war vom Kriege überrascht nach dem Texel gegangen, um nicht von den in der Nordsee kreuzenden bedeutend stärkeren dänischen Schiffen abgefangen zu werden.

Tegetthoff hatte den Befehl, diese Fahrzeuge zu entsetzen und, wenn er sich stark genug hielte, das dänische Blockadegeschwader von der Elbe zu vertreiben. Er erhielt denselben in Brest, wo er Kohlen nehmen wollte, ging sofort in See und schickte, um Zeit zu sparen den „Seehund“ zu gleichem Zwecke nach Ramsgate, um danach im Texel zum Geschwader zu stoßen. Leider lief der „Seehund“ auf und machte Havarie, wie man sagt durch Ungeschicklichkeit des Lotsen, möglicher Weise auch mit absichtlichem Ungeschick, da auch später die Engländer den Dänen außerordentlich behilflich waren. Tegetthoff wartete jedoch die Reparatur nicht ab, sondern steuerte mit den drei Preußen nach der Elbe, wo er am 5. Juni bei Kuxhaven ankerte.

Das dänische Blockadegeschwader hatte aus den Fregatten „Niels Juel“, den Korvetten „Heimdal“ und „Dagmar“ bestanden; letztere war nach dem Kanal geschickt, um ein erwartetes Bremer Schiff zu kapern, dort jedoch durch die Ankunft der Oesterreicher überrascht und nach Helder geflüchtet, um nicht selbst genommen zu werden, während die beiden anderen sich in das Kattegat zurückgezogen hatten, um dann am 8. Mai durch die Schraubenfregatte „Jylland“ verstärkt wieder zu erscheinen.

Schon am 1. hatte Tegetthoff die Meldung erhalten, daß dänische Schiffe sich vor der Elbe gezeigt, fand aber nur die englische Fregatte „Aurora“, die später eine sehr zweifelhafte Rolle spielte und den

Dänen genaue Nachricht über die verbündeten Schiffe erteilte. Durch den Ausfall des „Seehund" waren die Dänen stärker und erschienen am 9. in der Nähe von Helgoland.

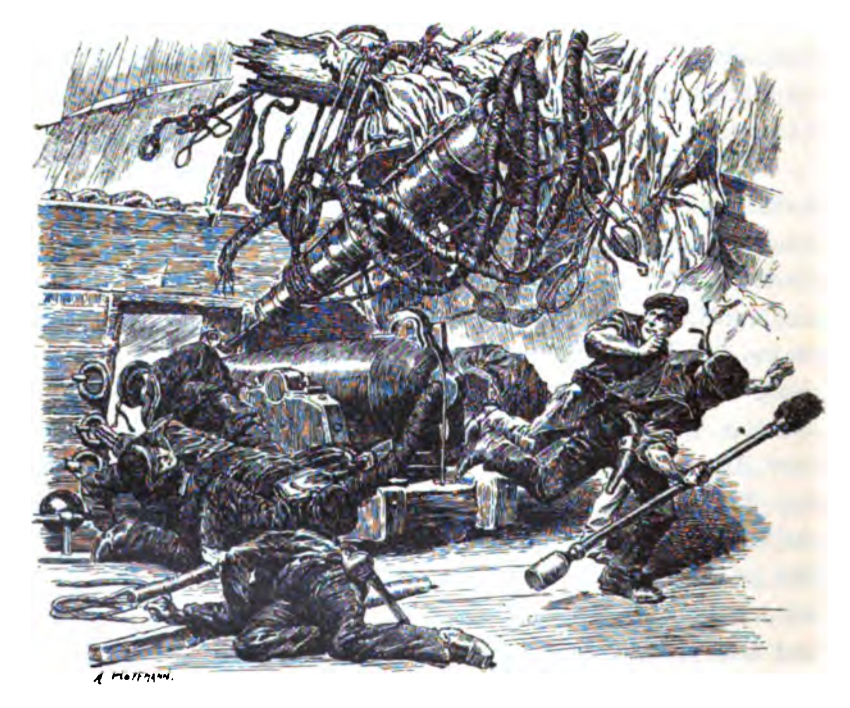
Tegetthoff lief ihnen entgegen, und beide Geschwader trafen sich etwa 10 Seemeilen südöstlich der Insel. Die Dänen unter Befehl des Kapitäns Suenfen hatten Kiellinie gebildet (in Reihe hintereinander), die Verbündeten zwei Kolonnen, „Schwarzenberg" und „Radetzky" dem Feinde näher, die drei Preußen westlich und entfernter. Der „Adler" war ein Raddampfer mit teilweise über der Wasserlinie liegender Maschine, die Kanonenboote liefen nur höchstens 8 Knoten (zwei deutsche Seemeilen in der Stunde); Tegetthoff wollte sie daher möglichst schonen und sie bei der großen Ueberlegenheit des Feindes an Geschützen, darunter auch gezogenen, nicht unnötiger Weise einem Nahgefecht aussetzen, während er selbst dies aufsuchte.

Mit demselben Gedanken rückten die Dänen gegen ihn an. Sie hofften der ruhmvollen Geschichte ihrer Marine in den früheren Jahrhunderten bis zur Vernichtung ihrer Flotte durch Nelson, ein neues Blatt hinzuzufügen, die Oesterreicher zum ersten Male sich im Ernstkampfe auf dem Meere zu messen und womöglich den überlegenen Feind zu besiegen. Bei schönem Wetter und glattem Wasser eröffnete der „Schwarzenberg" auf 1000—1200 Meter das Feuer. Beide Teile näherten sich einander sehr schnell, die beiden Flaggschiffe passierten einander auf 800 Meter und gaben sich dann gegenseitig glatte Lagen. Dann ließ Tegetthoff wenden, steuerte parallel mit den Dänen, und suchte sich ihnen zu nähern, um eine schnellere Entscheidung herbeizuführen. Es gelang ihm, seine beiden Fregatten allmählich bis auf 200 Meter an den Feind zu bringen, während die Preußen sich weiter rückwärts auf 800—1000 Meter hielten.

Das Nahgefecht dauerte ungefähr eine Stunde, und litt der „Schwarzenberg" sehr, da alle drei Dänen hauptsächlich ihr Feuer auf ihn richteten, den kleineren „Radetzky" wenig, die Preußen aber gar nicht in der richtigen Voraussicht beachteten, daß nach Ueberwindung des ersteren die übrigen leicht zu bewältigen seien. Außerdem schossen sie schneller und genauer, als die Oesterreicher, da sie besser geübt waren als diese. Gleich einer ihrer ersten Treffer, eine Granate, explodierte in der Batterie, machte eine ganze Geschützbedienung kampf-

unfähig und andere setzten das Schiff zweimal in Brand, das letzte Mal in der Segelkoje unmittelbar über der Pulverkammer.

Trotz der kritischen Lage bewahrte Tegetthoff seine eiserne Ruhe. „Also Löschen", war seine einzige Antwort auf die betreffende Meldung. Diese Worte wirkten wunderbar beruhigend auf die erschreckten Gemüter der Leute. Mit dem eigenen Leibe warfen sie sich auf die brennenden Segelrollen, um das Feuer zu ersticken. Die Gefahr wurde beseitigt, aber sie drohte von einer anderen Seite. Nach etwa 1½stündiger Dauer des Kampfes, während dessen die Besatzung schwer gelitten, ohne ihren Kampfesmut einzubüßen, setzte eine dänische Gra-



nate den Bauch des festgemachten Vormarssegels in Brand. Der Löschversuch scheiterte; die Schläuche der Handpumpen langten nicht bis zu der Höhe und der Schlauch der Maschinenpumpe war durchschossen.

An dem getheerten Tauwerke fand das Feuer leichte Nahrung, und verbreitete sich mit rasender Geschwindigkeit; bald stand der ganze Vortop in Flammen. Es war unmöglich sie zu dämpfen, das Schiff fuhr gegen den Wind und dieser streute die brennenden Tauwerk- und Segelfetzen über das ganze Deck. Natürlich lähmte dies

schreckliche Schauspiel die Kraft der Oesterreicher, ihr Geschützfeuer ließ nach, während der Mut der Dänen sich hob, und sie mit verdoppelter Kraft ihre Kanonen bedienten.

Tegetthoff sah ein, daß sein Schiff und damit auch die übrigen verloren waren, wenn er den Kampf fortsetzte. Er hatte nicht gezaudert, sich über eine Stunde lang gegen doppelte Stärke zu schlagen, jetzt aber erwuchs ihm ein grausamerer Feind, dem Menschenmacht nicht gewachsen war.

Er gab deshalb Signal zum Rückzuge und zur Bildung der Querlinie, um nicht die Preußen von den schneller laufenden Dänen abschneiden zu lassen. Der Wind kam jetzt von hinten und wehte die brennenden Stücke über Bord, wodurch die Gefahr bedeutend herabgemindert wurde, aber bis zur Neutralitätsgrenze von Helgoland hatte man noch $^3/_4$ Stunden zu dampfen. Wenn die schnelleren Dänen sich dann und wann quer legten, konnten sie mit ihren Breitseiten den „Schwarzenberg“ enfilieren. Um ihn zu schützen, blieb der „Radetzky“ etwas zurück und legte sich zwischen ihn und die Dänen. Er that dies gegen den Befehl, aber wer dürfte ihm einen Vorwurf daraus machen?

Er hatte gerade seine neue Position eingenommen, da drehten sofort die Dänen quer, um ihn zu enfilieren, doch nun änderte sich plötzlich die Lage zu seiner und der Verbündeten Gunsten.

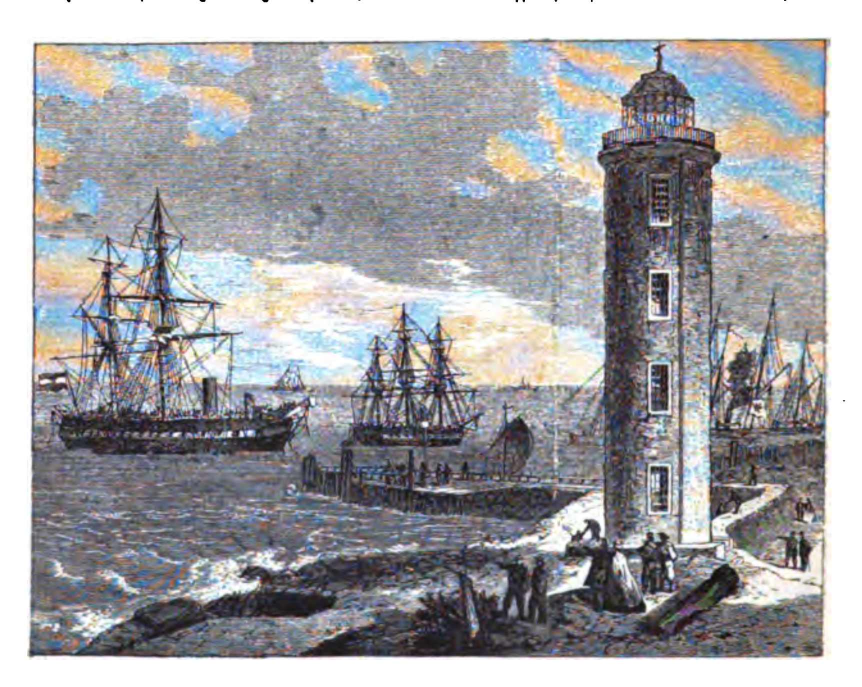
Die Granate eines preußischen Kanonenbootes schlug in die „Jylland“, zerstörte deren Rudergeschirr und machte sie manövrierunfähig; die Dänen minderten ihre Fahrt, die beiden andern Schiffe gaben zwar noch je eine Breitseite auf den „Radetzky“ ab, aber ohne viel Schaden anzurichten. Dann stellten sie ihr Feuer ein und bogen nordwärts ab, angeblich weil sie sich auf neutralem Grunde innerhalb drei Seemeilen von Helgoland befanden, in Wirklichkeit aber, weil die „Jylland“ so beschädigt war, daß sie von einem der anderen Schiffe geschleppt werden mußte.

Tegetthoff hielt unter Helgoland. Erst spät abends gelang es, das Feuer gänzlich zu bemeistern; dann liefen die Schiffe in die Elbe ein, und ankerten am 10. Mai früh bei Kuxhaven.

Ein eigentlicher Sieg war von keiner Seite erfochten. Die Oesterreicher hatten mehr Menschen verloren und sich nach Helgoland zu-

rückziehen müssen, aber die Dänen wagten nicht, ihnen den Rückweg nach der Elbe zu versperren, gaben die Blockade auf und gingen in das Kattegat zurück.

In einem dänischen offiziellen Bericht heißt es: „In der Nacht erhielten die Dänen durch ein Boot von Helgoland Depeschen, nach Christiansand zurückzukehren, da ein Waffenstillstand im Werke sei".



Das österreichisch-preußische Geschwader nach der Schlacht bei Helgoland vor Cuxhaven.

Nun, noch zwei Monate später nahm das preußische Kanonenboot „Blitz" die dänische Flottille des Kapitän Hammer bei Föhr und erst einen Tag darauf trat Waffenstillstand ein. Ebenso ist es schwer zu verstehen, daß in der Nacht ein gegen den Wind auf-ruderndes Boot die einige Meilen östlich von Helgolend befindlichen Dänen aufgefunden haben sollte.

Der Rückzug hat also mit der schweren Havarie der „Jylland" in Verbindung gestanden, denn die Schiffe kehrten während der zwei Monate nicht wieder in die Nordsee zurück, sondern gingen von Christiansand nach Kopenhagen.

Nach Löschen und Kappen des brennenden Fockmastes war Tegetthoff wieder gefechtsbereit; trotz ihrer bedeutenden Ueberlegenheit (102 Geschütze, darunter 26 gezogene gegen 79 österreichische, darunter nur 5 gezogene) und eines einstündigen Nahkampfes mit drei Schiffen gegen zwei, da die kleinen Preußen kaum mitzurechnen waren, obwohl schließlich eine von deren Granaten das Gefecht endete, hatten die Dänen gesehen, daß sie an Mut und Tapferkeit ebenbürtige Gegner vor sich hatten.

Sie wollten es deshalb auf einen zweiten Zusammenstoß, bei dem ihnen eines der Schiffe fehlte, nicht ankommen lassen, umsomehr, als ihnen nicht entgangen sein konnte, daß der ungestüme Kampfesmut Tegetthoffs dann alles daran gesetzt hätte, den „Niels Juel“ mit seinen beiden Fregatten zu entern, und dann wäre nicht nur dieser, sondern auch die „Heimdal“ verloren gewesen.

Jedenfalls aber hatte die österreichische Marine ihren ersten Kampf in Ehren bestanden, ihre Flagge mit Ruhm bedeckt, und dankte dies dem Mut, der kaltblütigen Geistesgegenwart und der Unerschrockenheit Tegetthoffs, der sich dabei nach jeder Richtung hin als tüchtiger Befehlshaber gezeigt. Die Anerkennung dafür blieb nicht aus sowohl in Oesterreich wie im übrigen Deutschland. Der Kaiser Franz Josef beförderte ihn zum Kontre-Admiral; der inzwischen zum Kaiser von Mexiko erwählte Erzherzog Ferdinand Max sandte ihm das Offizierkreuz des Guadalupe-Ordens sowie 10,000 Franks zur Verteilung an die Verwundeten, Fiume widmete ihm einen Ehrendegen, Hamburg ein kostbares Theeserviee und aus Norddeutschland gingen ihm vielfach Ovationen zu, um ihm für den Schutz des deutschen Seehandels durch Aufhebung der dänischen Blockade zu danken.

Die Verluste der Schlacht auf Seite der Oesterreicher waren auf dem „Schwarzenberg“ 1 Offizier und 32 Mann tot, 2 Offiziere, 2 Kadetten und 65 Mann verwundet, auf dem „Radetzky“ 1 Seekadett und 4 Mann tot, der Kapitän Jeremiasch und 23 Mann verwundet — in Summa 128 Mann außer Gefecht gesetzt. Auf den preußischen Schiffen war kein Verlust.

Die Dänen gaben den ihrigen auf 12 Tote und 56 Verwundete an, mithin 68 zusammen und nur etwas über die Hälfte von dem auf der andern Seite. Dies erklärt sich teils durch das bessere und

schnellere Schießen der Dänen, sowie durch die Mehrzahl von 22 Geschützen, darunter 21 gezogenen, die eine bedeutend größere Treffähigkeit als die glatten österreichischen besaßen und deren Granaten so viel mehr Menschenverlust herbeiführten, als Rundkugeln.

Einige Zeit danach traf auch das zur Unzeit verspätete österreichische Geschwader mit einem Linienschiffe, einer Panzerfregatte, einer Korvette und zwei Kanonenbooten auf der Elbe ein, und da die Dänen nun erst recht nicht an eine Fortsetzung des Seekampfes denken konnten, durfte sich der deutsche Seehandel an der Nordsee wieder ungehindert entfalten.

Nach dem am 1. September 1864 erfolgten Friedensschlusse kehrte das österreichische Geschwader in die Heimat zurück, und Tegetthoff wurde nach Wien berufen. Es hatte wirklich den Anschein, als sollte die Flotte reorganisiert werden, und man forderte seinen Rat. Seine Vorschläge fielen jedoch auf unfruchtbaren Boden und scheiterten. Sei es, daß seine freimütige Sprache, mit der er die Schäden aufdeckte mißfiel, oder daß der bisherige enge Gesichtskreis der maßgebenden Persönlichkeiten sich nicht erweitert hatte und „es zu viel kostete" — genug, der kühne Mann, den nicht mehr sein Freund, der Erzherzog Ferdinand Max stützen konnte, mußte bald in „Ungnade" Wien wieder den Rücken wenden, um mit „Schwarzenberg" und „Donau" sich nach Egypten zu begeben und einen Bericht über den Suezkanal und dessen spätere Bedeutung für Oesterreich zu machen.

Dieser Bericht bewies, daß er auch einen weiten staatsmännischen Blick besaß, und wäre man seinen Ratschlägen, die diesmal ungeteiltes Lob in Regierungskreisen fanden, gefolgt, so hätte sich für Oesterreich in volkswirtschaftlicher Beziehung eine große Perspektive geöffnet. Er verlangte Dampferlinien nach Ostasien, Herabsetzung der Kohlentarife, um mit den englischen Dampfern konkurrieren zu können, den Bau von Docks, Magazinen, Hafenanlagen, Konsulate an den wichtigsten Plätzen des Roten Meeres und Abschluß von Handelsverträgen mit den Ostasiatischen Staaten.

Aber trotz des erhaltenen Lobes blieb sich die Regierung einmal wieder treu; es erfolgte nichts, alles blieb beim Alten, wohl weil es wieder „zu viel kostete", und statt dessen wurde es England überlassen, sich die günstigsten Punkte im Roten Meere, und damit unbeschränkten

Einfluß auf den Handel zu sichern, eine Kurzsichtigkeit, die allerdings nachher, wenn auch zu spät bitter bereut wurde.

Dagegen schien Tegetthoff mit einem anderen Vorschlage, für dessen Verwirklichung er lange Zeit sich in lebhaftester Weise interessierte, mehr Glück haben zu sollen. Er betraf die Entsendung eines Geschwaders nach Ostasien, nach dem Vorgange Preußens, das damit so gute Erfolge erzielt hatte.

Die Regierung ging darauf ein; er war zum Führer der Expedition ausersehen, die Mitte 1866 ins Leben treten sollte, aber wiederum trat ein gewaltiges Hindernis dazwischen, der preußisch-österreichische Krieg.

Preußen rüstete zu Lande und zu Wasser und verbündete sich mit Italien. Es war vorauszusehen, daß auch auf See Zusammenstöße erfolgen würden, aber wie traurig sah es mit der österreichischen Marine aus! Alles war vernachlässigt, verwahrlost, reparaturbedürftig, unfertig; nur zwei hölzerne Fregatten, eine Korvette und vier Kanonenboote konnten in 14 Tagen seeklar sein, alles übrige bedurfte dazu Monate. Es fehlte an Mannschaften, sie mußten erst eingezogen und exerziert werden, und dabei konnte man in vielleicht acht Tagen den Ausbruch des Krieges erwarten.

Wie ganz anders stand es dagegen in Italien! Das junge Königreich hatte in den letzten fünf Jahren nicht weniger als dreihundert Millionen Franks für die Schaffung einer Flotte ausgegeben, mit der es sich zum unbeschränkten Herrscher der Adria zu machen und die gering geschätzte österreichische Marine zu zermalmen gedachte. Siegesgewiß schaute es in die nächste Zukunft, während man in Wien kleinmütig auf die eigene, in so traurigem Zustande befindliche Flotte blickte und zu spät bereute, in engherziger und kurzsichtiger Weise sie so stiefmütterlich behandelt zu haben. Jetzt stand die ganze maritime Stellung Oesterreichs im Mittelmeere auf dem Spiel, für seine Handelsemporen lag drohende Gefahr vor.

Nur e i n Mann in Oesterreich, ein Mann in des Wortes bester Bedeutung, teilte diesen Kleinmut nicht — Wilhelm von Tegetthoff, der sich und seiner Marine unvergänglichen Ruhm erwerben sollte. Hatte er bereits bei Helgoland gezeigt, weß Geistes Kind er sei — bald sollte er sich glänzender bewähren.

Mit unermüdlicher Ausdauer und zündender überzeugender Beredsamkeit wußte er allmählich die Bedenken der Regierung zu bannen und Mitte April erging endlich die kaiserliche Ordre, daß die Flotte sich an den ausbrechenden Feindseligkeiten beteiligen solle und Tegetthoff zu ihrem Befehlshaber ernannt sei.

Durch das unselige Schwanken und Zaudern der Regierung waren leider schon kostbare Wochen ungenutzt vorüber gegangen, aber der Admiral ließ sich dadurch nicht entmutigen. Von dem Augenblicke an entwickelte er eine organisatorische Thätigkeit, die alle Welt in Erstaunen setzte.

Sie zeigte den genialen Mann in seiner ganzen Größe, der seinen Untergebenen den gleichen Geist unermüdlicher Thatkraft einzuflößen verstand, welcher ihn selbst beseelte.

Den Mutigen ist das Glück hold! Der Ausbruch des Krieges zögerte sich länger hinaus, als man befürchtete. Wertvolle Zeit wurde gewonnen, und als am 20. Juni die Kriegserklärung erfolgte, da hatte Tegetthoff die sich selbst gestellte Aufgabe glänzend gelöst.

Wenige Tage darnach lag er mit sieben Panzern, einem Linienschiffe, fünf Fregatten, einer Korvette, neun Kanonenbooten, vier Avisos und ausexerzierten Mannschaften kriegsbereit auf der Reede von Fasana, um den viel mächtigeren Feind zu erwarten.

Dieser gebot unter dem Befehl Admiral Persanos über zwölf Panzer, sieben Fregatten, eine Korvette und zehn Avisos, und war den Oesterreichern um 138 schwere Geschütze und 3200 Mann überlegen. Trotzdem verließ Persano nicht den Hafen und selbst dann nicht, als Tegetthoff am 26. Juni und zum zweiten Male am 6. Juli vor Ankona erschien, um ihn zu rekognoszieren.

Weitere drei Wochen vergingen thatenlos; die Schlacht von Custozza war längst geschlagen, Friedensverhandlungen standen in Aussicht und noch hatte die mit so vielen Millionen geschaffene italienische Flotte nichts gethan. Das Volk begann zu murren, aber es bedurfte eines gemessenen Befehls des Marineministers, um Persano endlich am 16. Juli hinauszutreiben, doch nicht, um die feindliche Flotte aufzusuchen, sondern um Lissa durch einen Handstreich zu erobern.

Der Admiral wußte freilich, weshalb er trotz numerischer Ueberlegenheit seiner Flotte zögerte, sich mit der feindlichen zu messen. Auf

der seinigen sah es nicht so aus, wie es sollte, um mit Zuversicht auf einen Sieg zu hoffen. Die frisch eingezogenen Leute hatten noch nicht schießen gelernt, sie waren am Lande, aber nicht auf See exerziert, und es ist ein gewaltiger Unterschied, ob man sich auf festem Lande, oder auf schwankendem Boden befindet, wo lange Uebung dazu gehört, den geeigneten Augenblick wahrzunehmen, um einen Trefferschuß auf das ebenfalls sich schnell bewegende Ziel abzugeben.

Das Offizierkorps war nicht homogen; es bestand aus den Angehörigen der früheren sardinischen und neapolitanischen Flotten. Von den sehr tüchtigen ersterer hatten viele ihren Abschied genommen, weil sie sich durch Einschub der Neapolitaner, die als Seeleute keineswegs einen hohen Ruf besaßen, gekränkt fühlten, und nur die minderwertigen waren geblieben. Man hatte versäumt, für die Ergänzung durch rechtzeitige Einstellung von Kadetten zu sorgen.

Ebenso mangelte es an heimischen Maschinisten und Heizern, von denen in der Schlacht so sehr viel abhängt. Eine ganze Zahl der ersteren waren Engländer, die vor dem Kriegsausbruch ihren Abschied genommen hatten, und es war wohl erklärlich, wenn Persano das Zutrauen zu seiner Flotte fehlte, die nicht der einheitliche seemännische Geist durchwehte, der für einen Kampf unbedingt nötig ist.

In geradem Gegensatz zur österreichischen Flotte jagte der italienische Marineminister den Admiral aus dem Hafen, während man in Wien es Tegetthoff zur Pflicht machte, „keine Unternehmungen zu beginnen, welche die k. k. Flotte auf das Spiel setzten, oder wo die voraussichtlichen Opfer die zu erreichenden Vorteile nicht aufwögen.“ Auf der italienischen Flotte fehlte der innere Zusammenhang von Offizieren und Mannschaften und das gegenseitige Vertrauen, das allein einen guten Erfolg verbürgen kann, dagegen konnte Tegetthoff schon Mitte Mai, kaum vier Wochen nach Antritt seines Kommandos, berichten, „daß die Mannschaften von dem besten Geiste beseelt seien, und er dafür einstehen könne, daß sie gewiß als echte österreichische Seeleute kämpfen würden.“

Dieser gewaltige Unterschied mußte notwendig einen bedeutenden Einfluß auf den Gang einer kommenden Schlacht üben.

Am 18. Juli erhielt Tegetthoff Depeschen aus Lissa, daß die

Italiener ausgelaufen und zum Angriffe auf Lissa übergegangen seien. Da er sich nicht denken konnte, daß dies der eigentliche Zweck Persanos sei, und er annahm, daß dieser nur die Absicht habe, ihn von Fasana fort nach Süden zu locken, blieb er noch vor Anker. Als er jedoch am 19. morgens Nachricht von einem zweiten Angriff erhielt, beschloß er sofort zum Entsatz der Insel in See zu gehen.

Am 17. hatte Persano Lissa durch einen italienischen Aviso unter englischer Flagge rekognoszieren lassen, am 18. morgens erfolgte der Angriff durch seine Flotte. Die Panzer überschütteten die Werke mit Massenfeuer — gab doch der Panzer Ré d'Italia allein 1300 Schüsse ab — aber die Wirkung war nicht die gehoffte.

Zwar wurden die Brustwehren abgekämmt, ein Pulvermagazin flog in die Luft, die Batterien mußten teilweise schweigen und die Oesterreicher erlitten schwere Verluste an Toten und Verwundeten, aber alles das brach den Mut der Tapfern nicht. Immer wieder richteten sie die demontierten Geschütze auf; immer wieder feuerten dieselben, und als der Abend kam, war Lissa unbesiegt.

Ein Kriegsrat beriet auf dem Admiralschiffe die weiteren Maßnahmen. Man hatte den Telegraphendraht durchschnitten, aber auch eine kurz vorher eingelaufene Depesche Tegetthoffs gefunden, und sie lautete: „Haltet Euch, bis die Flotte zu Hilfe kommt."

Persano stutzte, aber Boggio, der nach dem Vorbilde des alten französischen Konvents vom Parlament mitgesandte Abgeordnete, nannte die Depesche eine leere Drohung, eine Kriegslist, und Persano ließ sich unglücklicherweise durch sie bestimmen. Am 19. früh trafen noch Verstärkungen von Schiffen und Landungstruppen ein, und nachmittags begann der Angriff von neuem. Einzelne Panzer gingen kühn vor, aber sie mußten sich mit Verlust zurückziehen, die geplante Landung mißlang — angeblich wegen des für die Boote zu heftigen Seeganges — thatsächlich wegen Mangel an Entschlossenheit des damit beauftragten Admirals Albini. Abermals war Lissa behauptet, und ein dritter Angriff für den nächsten Morgen geplant.

Der 20. Juli brach an; drohende Wetterwolken türmten sich am Himmel empor, aber weder dies, noch die Möglichkeit eines plötzlichen Erscheinens der österreichischen Flotte hielt die Italiener ab, und alle Vorbereitungen zur Landung wurden getroffen, obwohl die Kämpfe

an den beiden vorhergehenden Tagen ungünstig für sie verlaufen waren.

Die österreichischen Befestigungen bestanden aus dem Werke St. Giorgio mit 44 Geschützen, Komisa, 500 Fuß über dem Meeresspiegel gelegen mit 10, und Manego, ebenfalls hoch gelegen mit 4 Geschützen. Von der Gesamtzahl der letzteren (60), waren 28 gezogene und 8 Mörser.

Persano mit 8 Panzerschiffen von 173 Kanonen, davon 144 gezogene und unter ihnen zwei 300- und sechs 150-Pfünder griffen St. Giorgio an, Kontre-Admiral Vacca mit 3 Panzern und 82 Geschützen Komisa, während Vice-Admiral Albini mit 4 Fregatten von 204 Geschützen gegen Manego entsandt wurde, um zu sehen, ob sich dort eine Landung bewerkstelligen lasse.

Das Geschützfeuer einer fast zehnfachen Uebermacht, hatte wohl einzelne Batterien zum Schweigen gebracht, aber sonstige Vorteile gewannen die beiden Tage den Italienern nicht, und deshalb sollte nach Eintreffen von Verstärkungen der dritte Angriff gemacht werden, weil Boggio darauf bestand und der schwache Persano nachgab.

Die Verluste bisher beliefen sich bei den Oesterreichern auf 24 Tote und 70 Verwundete, bei den Italienern auf 14 Tote und 114 Verwundete, ein Mißverhältnis, das bei dem Panzerschutz und der Uebermacht der letzteren höchst auffällig war und nur in dem schlechten Schießen der Italiener eine Erklärung finden kann.

Es ist 8 Uhr morgens. Die Holzschiffe schiffen die Landungstruppen, die abends vorher durch 1200 Mann verstärkt waren, in den Booten ein, die Panzerschiffe sind in Begriff, die Beschießung der Werke wieder aufzunehmen, da melden die Panzerschiffe „Castelfidardo" und „Ré di Portugallo", daß ihre Maschinen in Unordnung sind. Der „Formidabile" war tagszuvor arg mitgenommen und dampft einfach nach Ankona zurück.

In diesem Augenblicke braust aus dem Norden der Aviso „Esploratore" unter vollem Dampf hervor. An seinem Top flattert das Signal „Verdächtige Schiffe in Sicht." Es ist die österreichische Flotte, und am hellen Horizonte des etwas aufklärenden Himmels zeigen sich Rauchwolken.

Ein jäher Schreck erfüllt die Italiener; das Telegramm ist doch

keine leere Drohung, keine Kriegslist gewesen. Tegetthoff löst sein Wort ein, er überrascht die verwirrten Feinde und hätte kaum einen günstigeren Zeitpunkt treffen können.

Zwei ihrer Panzer haben Maschinen-Havarie, ein dritter ist nach Ankona abgedampft, zwei andere sind nach dem 8 Seemeilen entfernten Comisa detachiert, die Holzschiffe bei der Truppenausschiffung, alle Mannschaften von den Anstrengungen der beiden letzten Tage erschöpft — wahrlich, ein solches Zusammentreffen ungünstiger Verhältnisse konnte wohl auch einen umsichtigeren und entschlosseneren Admiral in Verlegenheit setzen und mußte dem Gegner gute Chancen des Erfolges geben.

Persano thut indessen was er kann, befiehlt Albini die Landung rückgängig und sich kampfbereit zu machen, schickt den beiden havarierten Panzern Korvetten zum Schleppen und läßt die Schlachtlinie bilden, neben der die hölzernen Fregatten Aufstellung nehmen sollen; aber offenbar fehlt überall in der italienischen Flotte der Geist der Entschlossenheit, die Einheit des patriotischen Mutes und der Disziplin, die den Gegner beseelen und seine Kräfte verdoppeln.

Inzwischen tauchen die Mastspitzen der Oesterreicher immer höher aus dem Wasser, und Tegetthoff kommt mit fliegender Fahrt heran.

Um beim Angriff keine Zeit zu verlieren, hat er seine Schlachtordnung bereits in Fasana gebildet. Sie besteht aus drei hintereinander dampfenden Keilen, die Panzerschiffe in vorderster Reihe, dann die Holzschiffe, zuletzt die Kanonenboote. Wunderbarer Weise zeigt Persanos Panzerflotte dem spitz heranstürmenden Gegner ihre schwächste Seite, die Flanke, während von der Mastspitze des führenden Flaggschiffes „Erzherzog Ferdinand Max" das Signal Tegetthoffs weht, „Den Feind anrennen und ihn zum Sinken bringen!"

Bereits hat sich seine Phalanx auf 1000 Meter den Italienern genähert, da donnern die Breitseiten derselben ihr entgegen, aber es wird nicht gut geschossen, Seegang und Ungeübtheit verrücken das Ziel und der Eisenhagel richtet wenig Schaden an, doch die von den Oesterreichern erwiderte Salve nützt Persano auf andere Weise.

Eine Wolke dichten Pulverdampfes lagert sich auf dem Wasser, verhüllt die Italiener und rettet sie vorläufig vor den auf sie gerichteten Eisenspornen der Gegner. Diese behalten zwar ihren Kurs, aber

sie verfehlen die Flanken des unsichtbar gewordenen Feindes und gleiten zwischen den ziemlich großen Intervallen seiner Schiffe durch. Sie haben einen Fehler gemacht, so früh zu feuern, indem sie sich damit den eigenen Gesichtskreis verengten. Hätten sie es nicht gethan, würde Tegetthoffs Signal befolgt worden und die Schlacht im ersten Anlaufe durch die Rammstöße der Oesterreicher entschieden sein können. Allerdings gibt es eine wesentliche Entschuldigung für den Fehler. Es ist schwer, angesichts eines Kampfes auf Leben und Tod nicht zu antworten, wenn der Feind uns Breitseiten der schwersten Geschoße entgegensendet und diese pfeifend und krachend uns umsausen. Es gehören eiserne Nerven dazu oder wenigstens lange Kampfesgewohnheit.

In der Natur des tapferen Mannes liegt es, einen empfangenen Schlag sofort zu erwidern. Die Oesterreicher hatten größtenteils junge Mannschaften, auch von den Offizieren war nur eine geringe Zahl früher im Feuer gewesen und außerdem ist es ein eigen Ding, die erste Scheu des Anrennens zu überwinden, da es sonst dem Seemann in Fleisch und Blut übergegangen ist, jede Kollision ängstlich zu meiden.

Er greift daher naturgemäß eher zur Kanone, und nur ein strikter Befehl wird ihn davon abhalten. Dieser Befehl war aber von Tegetthoff nicht gegeben, weil er sich wahrscheinlich die Folgen dieser Unterlassung selbst nicht klar gemacht hatte, da er überhaupt zum ersten Male mit neuen Streitmitteln kämpfte, die eine gänzlich andere, als die bisher gewohnte Taktik bedingten. Im Laufe der Schlacht bewies er freilich, daß er den Sporn als entscheidende Waffe betrachtete und ihn auf jede Weise zu verwerten suchte — deshalb aber ist es umsomehr zu bedauern, daß die günstige Gelegenheit im Beginne des Kampfes nicht ausgenutzt wurde, wie es hätte geschehen können.

Nach dem verfehlten Manöver der Oestereicher sucht Kontre-Admiral Vacca dasselbe sofort für sich auszunutzen. Er wendet mit seinen drei, die Vorhut bildenden Panzern, um über den nachfolgenden Keil der Holzschiffe herzufallen, während die übrigen Panzer merkwürdiger Weise erst lange nachher und zu spät seinem so richtig gegebenen Beispiele folgen.

Doch Tegetthoffs scharfem Auge entgeht nicht die drohende Ge-

fahr. Sofort wendet auch er mit seiner ganzen Panzerdivision und eilt den Kameraden zu Hilfe.

Diese Evolution, der Rauch der Schornsteine und der den Riesengeschützen entquellende Pulverdampf heben die bisher festgehaltene Ordnung auf; Signale sind nicht mehr erkennbar. Freund und Feind unterscheidet man nur noch auf geringe Entfernungen, ein wildes Durcheinander folgt, und die Schlacht rast im Halbdunkel dahin, während die grellen Blitze der Geschütze es durchzucken und ihr donnerndes Krachen über die Wogen rollt.

Die übrigen italienischen Panzer nehmen endlich auch teil, und beide Flotten fahren tastend und suchend durcheinander, ohne zu wissen, wer von ihnen im Vorteil ist.

Die italienischen Schiffe sind grau gestrichen, und Tegetthoff auf seinem Flaggschiffe „Erzherzog Ferdinand Max" stürmt auf jede graue Wand los, die vor ihm aus den Rauchwolken aufsteigt. Zweimal schon hat er einen Feind angerannt, doch unter zu spitzem Winkel und ohne einen entscheidenden Erfolg zu erzielen.

Da taucht abermals auf wenige hundert Meter ein grauer Koloß aus den Rauchwolken auf, doch diesmal in günstigerer Lage, und er zeigt dem eisenbewehrten Sporn des „Ferdinand Max" seine volle Flanke.

„Klar zum Rammen!" ertönt das laute Kommando des Baron von Sterneck, der als Kapitän das Flaggschiff befehligt.

Zum dritten Male reißen die gut geübten Mannschaften blitzschnell die Geschütze so weit wie möglich nach hinten, um ihr Zurückfliegen bei dem Stoße zu verhindern. Sie kauern sich hinter ihnen auf dem Deck nieder, um nicht umgeworfen zu werden und zugleich Deckung gegen die zu erwartenden Geschosse des Feindes zu finden.

Die Maschinisten halten sich fertig, um rechtzeitig und unmittelbar vor dem Stoße die Maschine zu stoppen und sie rückwärts schlagen zu lassen. Die Offiziere stehen, sich festklammernd, auf ihren verschiedenen Posten, oben auf der Kommandobrücke Tegetthoff selbst, in eiserner Ruhe und mit den Händen in der Tasche, wie es seine Gewohnheit ist. Kein Zug in seinem Gesichte verrät das Furchtbare der nächsten Augenblicke, die nicht allein dem Feinde, sondern auch dem eigenen Schiffe verderblich werden und sie beide hinabsenken können auf den Grund des Meeres.

Nicht weniger ruhig und furchtlos blicken zu seiner Rechten Sterneck und zwei Offiziere zu seiner Linken, Attelmeyer und Lindner, alle drei echte Deutsche, dem Tode ins Auge. Unbeirrt erteilen sie den Leuten am Ruder Befehle, damit diese das Schiff auf den richtigen Punkt leiten.

Jetzt sind die letzten wenigen Meter zurückgelegt, der Maschinentelegraph stoppt die Maschine, dann ertönt ein dumpfes Krachen. Der Zusammenstoß ist erfolgt; tief gräbt sich der Eisenbug des „Ferdinand Max“ in die Breitseite des Feindes und der Angreifer weicht dann zurück. Es ist der „Ré d'Italia“, der den Todesstoß erhalten.

Beim Anprall neigt er sich schwer nach der andern Seite, dann schwankt er zurück. Die Wogen dringen brausend und zischend in die weitklaffende Oeffnung und nach wenigen Minuten hat das Meer sein Opfer verschlungen. Vierhundert Mann sind mit ihm in der dunklen Tiefe begraben.

In starrem Entsetzen blicken die Oesterreicher einen Augenblick auf die leere Stelle; dann befiehlt Tegetthoff, die Boote auszusetzen, um die Ueberlebenden zu retten, doch da erscheinen neue Feinde und, um sich ihrer zu erwehren, muß die humane Regung unterdrückt werden.

Die mitleidlosen Eisenkiele von Freund und Feind ziehen ihre Furchen über dem weiten Grabe, und die Schlacht nimmt ihren Fortgang. Persano hat kurz vor Beginn derselben den „Ré d'Italia“ mit dem „Affondotore“, einem besonderen Widderschiffe, mit dem er schneller zu manövrieren glaubte, vertauscht. Dies bewahrt ihn selbst vor dem Untergange, aber der Parlamentsdeputierte Boggio, dessen Rat Persano nur zu willig Folge geleistet, ist auf jenem geblieben und mit ihm gesunken.

Inzwischen haben sich verschiedene italienische Panzer auf die Holzschiffe geworfen, und vor allem ist das Linienschiff „Kaiser“ ihr Ziel. Vergeblich feuert dieses aus seinen 90 Geschützen konzentrierte Breitseiten in rascher Folge; ihr schwaches Kaliber vermag die gegnerischen Panzer nicht zu durchschlagen, während die soviel schwereren italienischen Geschosse furchtbare Verheerungen auf ihm anrichten.



Admiral Tegetthoff auf der Kommandobrücke: „Klar zum Rammen!“

Schon zählt der „Kaiser" nahe an achtzig Tote und Verwundete, er sieht sich von vier Panzern umringt und sein Schicksal scheint besiegelt.

Da faßt sein Kapitän den verzweifelten Entschluß, selbst zu rammen. Mit voller Fahrt dampft er auf den ihm nächsten „Ré di Portugallo" los. Er trifft den Ausweichenden nur schräg und ohne ihm wesentlich zu schaden; dafür bricht er aber sein eigenes Bugspriet und den Fockmast. Letzterer stürzt auf den Schornstein, den er zerschmettert, und es ist ein Wunder, daß das Schiff nicht in Brand gerät, noch wunderbarer aber, daß es ihm gelingt, sich aus dem Kampf zurückzuziehen und unter Lissa Schutz zu finden.

Das Glück ist offenbar mit den kühnen Oesterreichern. Während der schwergefährdete „Kaiser" sich retten kann, erschüttert plötzlich eine furchtbare Explosion die Atmosphäre und eine gewaltige Feuersäule steigt zum Himmel empor. Der italienische Panzer „Palästro" ist in Brand geraten und fliegt mit seiner gesamten Besatzung in die Luft.

Die Schlacht naht sich ihrem Ende. Zwar sucht die „Ankona" noch einmal den „Ferdinand Max" zu rammen, doch Sternecks Manövrieren vereitelt den Stoß, wenn beide Schiffe auch so nahe aneinander hingleiten, daß die Oesterreicher nicht die Ansetzer in ihre Vorderladergeschütze hineinbringen können. In diesem Augenblicke feuern die Italiener, der Pulverdampf strömt in die Stückpforten der Gegner, aber es folgen keine Geschosse — sie sind vergessen worden.

Auch der „Ré di Portugallo" bleibt noch eine Zeit lang auf dem Kampfplatze und schießt sich mit mehreren Panzern und Holzschiffen. „Ankona" und „Varese" wollen ihm zu Hilfe eilen, stoßen jedoch selbst zusammen und verwickeln sich mit ihrer Takelage. Ehe sie wieder frei kommen, sind die Oesterreicher außer Gefahr.

Zuletzt versucht noch die „Maria Pia" einen Stoß gegen einen österreichischen Panzer, doch auch er mißlingt, und der Italiener kann im Vorbeigleiten nur eine Breitseite abgeben.

Das war der letzte Akt des furchtbaren Drama. Nach 1½ stündiger Dauer ist der heiße Kampf beendet, die Oesterreicher haben gesiegt.

Tegetthoff hielt sich kampfbereit und abwartend, bis nach vielen Mühen auch die Italiener wieder ihre Schlachtordnung hergestellt hatten, nur waren die Plätze der Gegner vertauscht. Die Oester-



Batterie im Kampf.

reicher befanden sich jetzt zwischen Lissa und dem Feinde, hatten Lissa entsetzt und nicht nur einen taktischen, sondern auch strategischen Sieg erfochten.

Verschiedenes Manövrieren verriet die Unschlüssigkeit Persanos, bis er es abends vorzog, mit seiner noch immer überlegenen Panzerflotte und den Holzschiffen nach Ankona abzudampfen. Letztere unter Admiral Albini hatten sich fern vom Kampfe gehalten. Ein französischer Kritiker nannte sie „von jedem Pulverflecken rein", während die österreichischen, ja selbst die Kanonenboote den thätigsten Anteil an der Schlacht genommen hatten.

Mangel an Mut hielt die Italiener ab, durch einen nochmaligen Angriff die Ehre ihrer Flagge zu wahren, während die Gegner die ihrige mit Ruhm bedeckt hatten.

Die Verluste waren auf der letzteren Seite die Gefechtsunfähigkeit des „Kaiser", sowie 38 Tote, darunter 3 Offiziere und 176 Verwundete (darunter 15 Offiziere und Kadetten), von ihnen hatte das Linienschiff allein 24 Tote und 75 Verwundete; alle übrigen Schiffe waren gefechtsfähig geblieben.

Die Italiener hatten zwei Schiffe verloren, mit denen 662 Mann umgekommen waren. Außerdem hatten sie jedoch nur 5 Tote und 39 Verwundete; acht ihrer Panzerschiffe und ihre gesamte Holzflotte waren intakt; der neunte Panzer, der „St. Martino", war durch einen Zusammenstoß mit der „Maria Pia" kampfunfähig geworden.

Ursache der Niederlage und des schmählichen Rückzuges waren Unentschlossenheit und Unfähigkeit des Oberbefehlshabers, Mangel an Mut und Ungehorsam seitens des Viceadmirals Albini und anderer Offiziere, Mangel an Vertrauen zu ihren Führern und Ungeübtheit seitens der Mannschaften, während bei den Oesterreichern das gerade Gegenteil der Fall war.

Wie hier wird auch in Zukunft der Sieg derjenigen Flotte bleiben, auf der, wenn nicht eine zu große Verschiedenheit im Material herrscht, die Menschen, die Führer wie die Untergebenen die tüchtigeren sind.

Da sich die Italiener nicht wieder sehen ließen, ging Tegetthoff am 21. abends mit seinen Schiffen nach Pola zurück; die unmittelbar

darnach erfolgende Waffenruhe setzte seiner weiteren kriegerischen Thätigkeit ein Ziel.

Kaiser Franz Josef ernannte Tegetthoff zum Vice-Admiral. Wie überall und vornehmlich in ganz Oesterreich machte der Sieg einen tiefen und erhebenden Eindruck, und von allen Seiten erhielt der tapfere Admiral die ehrendste Anerkennung, sowie vom Kaiser noch die höchste militärische Auszeichnung, den Maria-Theresia-Orden.

Eine besondere Genugthuung muß ihm aber ein Schreiben des Kaisers von Mexiko, Maximilian, seines ehemaligen Chefs, der Tegetthoffs Wert so früh erkannt hatte, bereitet haben, das eben so herzlich gehalten wie ehrenvoll für Tegetthoff und von der Verleihung des Großkreuzes des Guadalupe-Ordens begleitet war.

Es war wohl die letzte Freude, die der unglückliche Fürst auf seinem dornenvollen Lebenswege empfand, denn sein tragisches Geschick sollte sich nur zu bald erfüllen.

Ende September 1866 stellte die Flotte außer Dienst, wer aber beschreibt das Erschrecken des ganzen Landes, als kurze Zeit darauf sich die Kunde verbreitete, der gefeierte Sieger sei in Ungnade gefallen und habe seine Entlassung eingereicht.

Die Italiener hatten hartnäckig in ihren Schlachtberichten behauptet, das Linienschiff „Kaiser" sei in der Schlacht untergegangen. Um dies zu widerlegen, hatte Tegetthoff auf dem verleumdeten Schiffe ein großes Festmahl gegeben und die Vertreter aller fremden Nationen dazu eingeladen. Als er die Kosten liquidierte, wurden sie höheren Orts verweigert, weil er seine Befugnisse überschritten habe. Das war der bekannte „Dank des Hauses Oesterreich".

Mit Recht war Tegetthoff über eine solche unerhört kleinliche Auffassung und die gleichzeitig damit verbundene scharfe Kritik so empört, daß er seine Entlassung einreichte. Zwar wurde sie ihm nicht gewährt, aber er erhielt einen längeren Urlaub.

Als sich die fast unglaubliche Nachricht verbreitete, bekam er sofort von verschiedenen Staaten glänzende Anerbietungen, in ihre Dienste zu treten. Seine Antwort darauf lautete: „Ich habe nur aufgehört, österreichischer Admiral zu sein, österreichischer Patriot zu sein aber nicht." Die schönen und stolzen Worte charakterisieren den Mann.

Während seines Urlaubs besuchte er die Marineetablissements von England, Nordamerika und die Pariser Ausstellung, wurde aber plötzlich im Juli 1867 nach Wien zurückgerufen, um die ihm besonders schmerzliche Kunde von der Hinrichtung seines fürstlichen Freundes, des Kaisers Maximilian, zu vernehmen.

Der Eindruck dieser furchtbaren Nachricht hatte die Ungnade verweht und der tieferschütterte Monarch gab Tegetthoff dadurch einen erneuten Beweis seines Vertrauens, daß er ihn beauftragte, die Leiche des Bruders zu holen.

Indem Tegetthoff sich dieser sehr delikaten und schwierigen, ebenso viel diplomatisches Geschick wie Energie erfordernden Aufgabe mit Erfolg entledigte, zeigte er damit hohe staatsmännische Begabung.

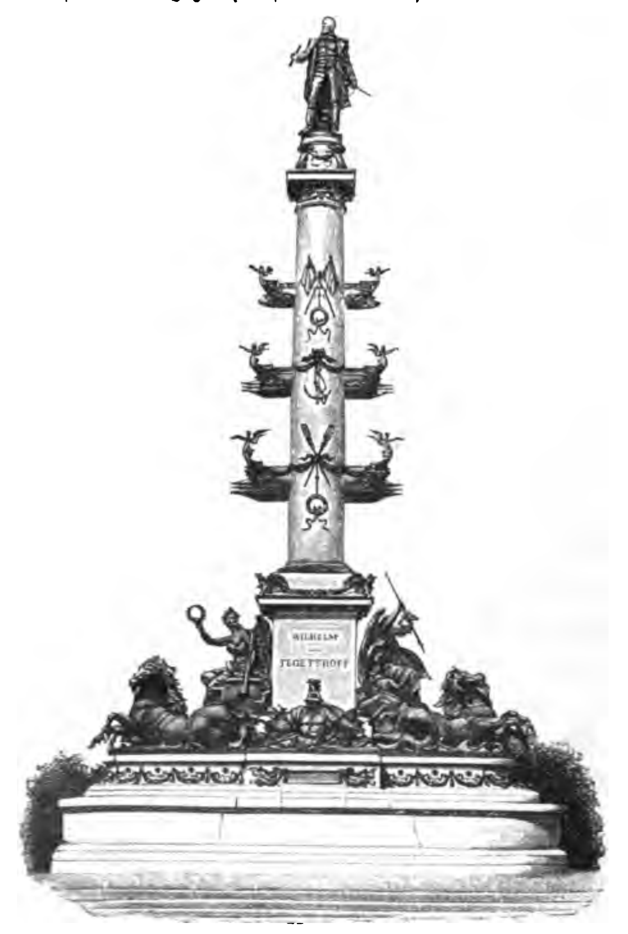
Nach monatelangen Verhandlungen führten dieselben zu einem Ergebnisse, und im November wurde die Leiche auf der Fregatte „Novara" eingeschifft, um zur Beisetzung nach Wien übergeführt zu werden.

Im Februar 1868 erhielt Tegetthoff seine Ernennung zum Oberbefehlshaber der Marine und wurde mit deren Reorganisation betraut. Mit ganzer Kraft widmete er sich der neuen Aufgabe, suchte mit unermüdlicher Ausdauer alle entgegenstehenden Hindernisse zu überwinden, wies den Fachleuten gegenüber der bisher Ausschlag gebenden Verwaltung die gebührende Stellung an und schuf die Grundlagen für eine gedeihliche Entwickelung der Flotte.

Leider sollte seiner rastlosen Thätigkeit und Schaffenskraft ein baldiges Ziel gesetzt werden. Anfang April 1871 fühlte er sich plötzlich so unwohl, daß er das Bett hüten mußte. Die Krankheit machte schnelle Fortschritte, Atembeschwerden und Stiche in der Brust nahmen zu, und die Besinnung begann zu schwinden. In der Nacht am 6. sagte er in einem lichten Augenblicke: „Nun legen wir uns nieder, um zu schlafen und stehen nicht wieder auf." Es waren seine letzten zusammenhängenden Worte, dann trat Delirium ein und am 7. April früh hauchte er in den Armen seiner trostlosen, von Graz herbeigeeilten Mutter seine Seele aus.

Mit tiefem Schmerz, vor allem in der Marine, wurde sein Hinscheiden im ganzen Lande empfunden. Oesterreich hatte in ihm einen seiner besten Männer, die Marine einen Führer verloren, der

ihren Ruhm und ihren Stolz bildete. Mit vollem Rechte hatte er den ehrenvollen Nachruf verdient, den der Kaiser ihm an seinem Sterbetage in einem Flottenbefehle widmete. „Ich habe“, lautete letzterer, in dem Dahingeschiedenen einen treu ergebenen Diener, der Staat einen seiner ausgezeichnetsten Männer, die Marine in ihm den



Tegetthoff-Denkmal in Wien.

Helden verloren, der sie zu Ruhm und Sieg geführt, dessen Name für immer unzertrennlich bleibt von den glänzendsten Momenten ihres Wirkens, dessen Waffenthaten den herrlichsten Blättern der Kriegsgeschichte angehören. Mit mir wird die Marine ihrem hingeschiedenen Kommandanten eine unvergängliche Erinnerung bewahren und das Andenken an ihn stets zu ehren wissen.“

Der Kaiser ließ ihm auf eigene Kosten ein prachtvolles Denkmal setzen mit der Inschrift: „Dem Vice-Admiral von Tegetthoff Kaiser Franz Josef 1877. Tapfer kämpfend bei Helgoland, glorreich siegend bei Lissa erwarb er unsterblichen Ruhm sich und Oesterreichs Seemacht." Auch Wien und seine Vaterstadt Marburg folgten dem Beispiele des Kaisers.

Tegetthoff war als Militär und Seemann ein großer Mann, aber auch in seinen menschlichen Seiten sympathisch. In jeder Beziehung ein guter Mensch und treuer Freund, war er Eltern und Geschwistern ein liebevoller Sohn und Bruder. Bei seinen Erfolgen blieb er stets einfach und bescheiden. Bei selbst geübter größter Pflichttreue forderte er sie auch von seinen Untergebenen, aber wußte bei aller Strenge Milde und Nachsicht walten zu lassen und sich dadurch in der Marine allgemeine Liebe und Verehrung zu erwerben.

Er war ein guter Oesterreicher, aber auch ein guter Deutscher, und deshalb dürfen wir ihn zu den Unseren zählen. 1870 schrieb er: „Ich habe den Franzosen Schläge, herzlich viel Schläge gewünscht. Ich fühle Befriedigung darüber, daß das blaguierende Franzosentum eine derbe Lektion erhielt, daß Deutsche es waren, die sie gegeben, daß Deutsche es sind, die fortan eine große Rolle in Europa spielen werden."

So ist Tegetthoff wohl wert, daß wir ihn der heranreifenden deutschen Jugend als Muster aufstellen. Er hat eine Erinnerung hinterlassen, die frei von jeglichem Schatten nur Lichtseiten zeigt und in seiner Pflichttreue ein Vorbild gegeben, dem deutsche Seeoffiziere mit allen Kräften nachstreben sollten.

Die preußische und die norddeutsche Bundesmarine.

1848—1871.

Bei allen den politischen Wirrsalen, Streitigkeiten und Zerwürfnissen, an denen die Einigung Deutschlands und seine Flotte scheiterten, war es nur eine Macht, die fest in den Stürmen stand und selbstständig eine Marine schuf, um sie zunächst zum Schutze der eigenen Küsten, sodann aber auch selbstlos zu dem der übrigen norddeutschen Staaten zu erhalten und allmählich zu vermehren — das war Preußen. Welch' großes Interesse es während der Centralregierung schon für das Zustandekommen der deutschen Flotte zeigte, ging aus seiner Bereitwilligkeit hervor, nicht nur das entfallende Kontingent zu stellen, sondern durch Beschaffung von Kriegsfahrzeugen weit darüber hinauszugehen, ferner aus der Delegierung des Prinzen Adalbert an die Spitze der technischen Marine-Kommission in Frankfurt a. M., sowie aus der Bewilligung von bedeutenden Geldvorschüssen, als sich verschiedene andere deutsche Staaten weigerten, ihrer Beitragspflicht zu genügen.

Nur nahm es für seine Marine nicht die deutsche Flagge, sondern die eigene an und handelte darin bei den unsicheren staatlichen Verhältnissen Deutschlands und dem Umstande, daß außer Nordamerika keine auswärtige Macht die schwarz-rot-goldene Flagge anerkannt hatte, nur richtig.

Schon längere Zeit vor dem dänischen Kriege hatte Preußen die Notwendigkeit einer Marine anerkannt und trotz seiner beengten Finanzverhältnisse damit, wenn auch nur in kleinstem Maßstabe den Anfang gemacht, indem es bereits 1837 die im vorletzten Abschnitte erwähnte Segelkorvette „Amazone" und einige Jahre später nach dänischem Muster zwei Kanonenboote bauen ließ, zu denen dann

noch der eiserne Postdampfer „Adler" trat, der für eine Bewaffnung mit wenigen schweren Geschützen eingerichtet war, wenngleich sein Kriegswert nicht hoch veranschlagt werden durfte.

Auf Veranlassung des Königs trat im April 1848 unter dem Vorsitze des Prinzen Adalbert, damaligen General-Inspekteurs der Artillerie eine Kommission zur gutachtlichen Aeußerung über die zur Verteidigung der Ostseeküste erforderlichen Maßnahmen zusammen.

Der Prinz war, wie ebenfalls schon früher erwähnt, damals der einzige deutsche Sachverständige in Marineangelegenheiten. Von Jugend auf hatte er das größte Interesse für Kriegsseewesen gezeigt, dasselbe mit regem Eifer und Ausdauer in der Hoffnung studiert, daß über kurz oder lang doch die Notwendigkeit einer Marine an Deutschland herantreten werde und müsse, und eine längere Seereise auf einer sardinischen Fregatte nach Brasilien gemacht, um auch den praktischen Flottendienst genau kennen zu lernen. Wie sehr er sich alles zu eigen gemacht, davon gaben seine späteren Leistungen an der Spitze der Marine glänzende Beweise. Sie hat ihm ungemein viel zu danken; die Erziehung der Offiziere und Mannschaften zu tüchtigen Seeleuten durch langjährige Seereisen, die schnelle Vermehrung des Materials trotz allen Widerstandes, den er namentlich im ersten Jahrzehnt in Regierungskreisen fand, die in ihren reaktionären Anschauungen es der Marine nicht vergeben konnten, daß sie ursprünglich eine aus dem Volkswillen hervorgegangene Schöpfung war — die Erwerbung des wichtigen Jadebusens als Kriegshafen, alles das war sein Werk, aus seiner Initiative hervorgegangen, und man darf mit Recht behaupten, daß ohne Prinz Adalbert unsere Marine noch lange nicht den hohen Standpunkt erreicht hätte, den sie gegenwärtig einnimmt.

Auf Grund des Gutachtens der Kommission, deren Vorschläge sich zunächst auf eine Defensive beschränkten, sollten Kanonenboote gebaut werden und zwar waren 40 befürwortet. Vorläufig wurde jedoch nur der Bau von 18 genehmigt und derselbe im Mai 1848 begonnen. Im September waren dieselben fertig gestellt. Das Verteidigungswesen der ganzen preußischen Ostseeküste wurde dem Kriegsministerium unterstellt, und vom Könige abermals eine Marine-Kommission unter Vorsitz des Prinzen Adalbert berufen, welche alle Marine-

angelegenheiten beraten und die Resultate dem Staatsministerium zur Beschlußfassung vorlegen sollte. Infolge der Vorschläge dieser Kommission, welche auf die Beschaffung von 6 Segelfregatten, 12 großen,



Prinz Adalbert von Preußen,
Oberbefehlshaber der preußischen Seestreitkräfte.

zwei kleinen Dampfern und 80 Kanonenbooten hinausgingen, wurden im Dezember noch weitere 33 Kanonenboote in Bau gegeben und

bei Wiedereröffnung der Feindseligkeiten im Frühjahre 1849 waren 27 von letzteren, eine Korvette und zwei Dampfer mit zusammen 67 Geschützen, 57 Offizieren und 1520 Besatzung schlagfertig. Das Kommando über die Küstenflottille erhielt der Kommodore Schröder und der Prinz Adalbert den Oberbefehl über die gesamten Seestreitkräfte.

Obwohl bei dem Stande der jungen Marine sich diese bis auf weiteres nur auf die engere Küstenverteidigung und darauf beschränken mußte, den feindlichen Kriegsschiffen das Eindringen in die offenen Häfen zu verwehren, war doch die Folge dieser Seerüstungen, daß die Dänen sich lange nicht so nahe an die Ostseeküste wagten, wie im vorigen Jahre und demgemäß fortwährend Handelsschiffe in Swinemünde ein- und auslaufen konnten.

Am 27. Juni geleitete der „Adler“ zwei der letzteren bis in die hohe See, kreuzte dann ostwärts und sichtete die dänische Kriegsbrigg „St. Croix“ von 16 Geschützen, während der „Adler“ nur 4 zählte. Er dampfte darauf zu, und es kam zu einem längeren Gefechte, das jedoch wegen einbrechender Dunkelheit aufgegeben werden mußte, umsomehr, als mit stark auffrischender Brise die dänische Korvette „Galathea“ zu Hilfe kam, und deshalb die preußischerseits beabsichtigte Enterung nicht zur Ausführung kam. Welche Verluste die Dänen hatten, ist nicht in Erfahrung gebracht, der „Adler“ wurde von einer Kugel getroffen, doch niemand getötet oder verwundet; ein Glück war es, daß das Geschoß nicht die über Wasser liegende Maschine beschädigte. Die Besatzung hatte sich während des ungleichen Gefechts so brav und tüchtig erwiesen, wie nur gewünscht werden konnte, und sie wurde durch den Prinzen öffentlich belobt. Es zeigte sich auch hier wieder der hohe Wert der deutschen Seeleute, wie er sich späterhin bei allen Gelegenheiten im Kriege und im Frieden bewährte und sich die größte Achtung des Auslandes errungen hat.

Nach dem Frieden begannen sofort die Uebungsreisen der Schiffe zur Ausbildung von Offizieren, Kadetten und Schiffsjungen, auf die der Prinz mit vollem Recht großes Gewicht legte, und gleichzeitig wurde die Marine durch ein angekauftes Transportschiff „Merkur“, als Schiffsjungenschulschiff, und durch zwei in England gebaute Avisos

„Nix“ und „Salamander“ vermehrt, während man eine große Dampfkorvette „Danzig“ auf Stapel setzte.

Durch die Auflösung der deutschen Flotte traten dann noch „Gefion“ und „Barbarossa“ hinzu, und so wuchs um diese Zeit das Material schnell heran. Bei Uebergabe der „Eckernförde“ an Preußen hatte das Schiff seinen früheren Namen wieder erhalten.

Teils zu Uebungszwecken, teils um dem Auslande und den in ihm angesiedelten Deutschen zu zeigen, daß eine junge preußische Marine entstehe, und letztere ferner nicht schutzlos bleiben sollten, wurde Ende 1852 ein Geschwader aus „Gefion“, „Amazone“ und „Merkur“ zu einer 1 1/2jährigen Expedition nach Westindien, Nordamerika, Brasilien, den La-Plata-Staaten, Liberia an der westafrikanischen Küste und dem Mittelmeere entsandt, dem sich im folgenden Jahre auch noch die inzwischen fertig gewordene „Danzig“ von 12 Bombenkanonen anschloß, um während des Krimkrieges zum Schutze der Deutschen in Konstantinopel zu stationieren.

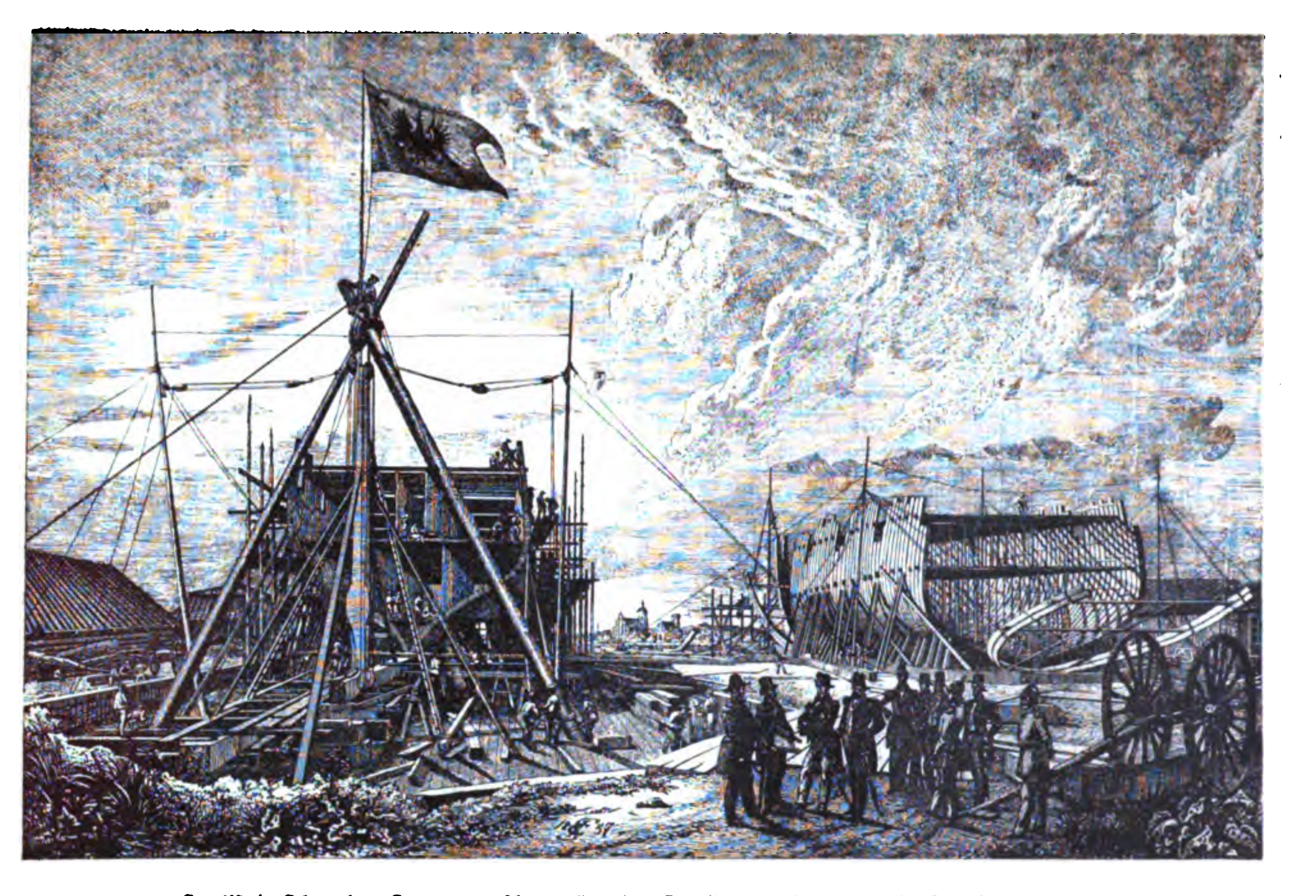
Das Jahr 1853 erhielt dadurch noch eine besondere Wichtigkeit für die Marine, daß Preußen von Oldenburg vertragsmäßig im Jadebusen die für die Anlage eines Kriegshafens in der Nordsee notwendigen Länderstrecken erwarb. Prinz Adalbert hatte längst eingesehen, daß ohne ein solches Ausfallthor die in der engen Ostsee eingeschlossene und durch Sperrung des Sundes und der Belte in ihrer Bewegungsfreiheit beschränkte Flotte unmöglich eine Zukunft haben konnte. Er setzte deshalb seine ganze Energie ein, um den ihm überall begegnenden Widerstand in der Umgebung des Königs zu überwinden. Oldenburg, das sich überhaupt in der Misère der Kleinstaaterei durch seine echt deutsche Gesinnung auszeichnete, kam ihm entgegen, und so gelang es, einen Hafen zu gewinnen, dessen Fertigstellung wegen der ungünstigen Boden- und Stromverhältnisse zwar Jahre der mühevollsten Arbeit kostete und die ganze Kunst der Wasserbautechniker herausforderte, der jetzt aber allen Anforderungen eines Kriegshafens nicht allein der Gegenwart, sondern auch der Zukunft entspricht. Daß wir ihn besitzen und durch ihn in den Stand gesetzt sind, eine Flotte zu unterhalten, wie sie der politischen Stellung Deutschlands, seiner Größe und Macht entspricht, hat unser

Vaterland lediglich dem Prinzen Adalbert zu danken; Wilhelmshaven ist sein eigenstes Werk, das Resultat seiner rastlosen, vor keinen Schwierigkeiten zurückschreckenden Thätigkeit im Interesse der Marine und Deutschlands, durch die er sich unsterbliche Verdienste erworben hat.

Im Jahre 1854 wurde bei der wachsenden Bedeutung der Marine, sowie in Anerkennung seiner außergewöhnlichen Leistungen der Prinz zum Admiral der preußischen Küsten ernannt, und diese Auszeichnung von seinen Untergebenen, deren Liebe und Verehrung er sich sowohl durch seine Thätigkeit wie durch sein leutseliges Wesen erworben, mit großer Genugthuung begrüßt.

Das nächste Jahr bahnte wieder eine bedeutende Verstärkung der Marine an. In Danzig wurden die ersten großen Schiffe, die beiden Schraubenkorvetten „Arkona" und „Gazelle" auf Stapel gesetzt, die zwar den bescheidenen Namen „Korvetten" führten, aber sowohl an Größe wie an kriegerischer Leistungsfähigkeit den früheren Segelfregatten nicht nur gleich waren, sondern sie bedeutend überflügelten, 25 Jahre lang in fast ununterbrochener Thätigkeit dem Vaterlande große Dienste geleistet und dem deutschen Kriegsschiffbau trotz seiner Jugend ein glänzendes Zeugnis ausgestellt hatten. Dieser bei uns ganz neue Industriezweig hat sich seitdem so großartig entwickelt, daß er jetzt nicht nur allen anderen Ländern ebenbürtig ist, sondern ihnen allen, selbst England den Rang abgelaufen hat. Sein Ruf ist so glänzend, daß in diesem Jahre nicht weniger als 18 fremdländische Kriegsschiffe auf unseren deutschen Werften auf Stapel stehen und er auch für die Handelsmarine die größten, schnellsten und schönsten transatlantischen Dampfschiffe liefert. Auch nach dieser Richtung ist dies ein Beweis von der großen geistigen Kraft, die in deutschem Volke steckt, von seiner hohen Intelligenz und seinem Können auf allen Gebieten, die ihm den ersten Platz unter den übrigen Nationen einräumen.

Im Jahre 1856 ging abermals ein Geschwader unter Befehl des Prinzen Adalbert in See, da inzwischen die Marine wiederum sich vergrößert hatte. Mit Rücksicht auf Ausbildung des Personals waren von England drei Segelschiffe erworben, die Fregatte „Thetis" und die beiden Kriegsbriggs „Musquito" und „Rover", letztere beide für die seemännische Erziehung der Schiffsjungen, für die das Schiffs-



Sr. Maj. Schrauben-Corvetten „Arcona“ und „Gazelle“ auf der Werft in Danzig im Bau.

jungen-Institut zur Heranbildung von guten Unteroffizieren gegründet war. Außerdem trat noch der Schuner „Frauenlob“ dazu, zu dessen Bau patriotische deutsche Frauen und Jungfrauen durch freiwillige Beiträge die Mittel aufgebracht hatten.

Das Geschwader bestand aus „Thetis“, „Danzig“, „Frauenlob“ und „Amazone“, welche letztere als Kadettenschiff diente. Bis Madeira blieben die Schiffe zusammen, dann kehrte die „Amazone“ nach der Ostsee zurück, „Thetis“ und „Frauenlob“ segelten zu handelspolitischen Zwecken nach den La Platastaaten, die „Danzig“ begab sich jedoch nach dem Mittelmeere und zwar nach der afrikanischen Nordküste, um dort die Riffpiraten zu züchtigen. Sie hatten vor einiger Zeit ein preußisches Handelsschiff genommen und ausgeraubt und es sollte zum erstenmale deutscherseits gezeigt werden, daß dergleichen fernerhin nicht mehr ungestraft bleiben werde.

Nominell gehörte zwar das von jenen Seeräubern bewohnte gebirgige Küstenterrain zu Marokko, in Wirklichkeit waren und sind sie aber heute noch unabhängig. Von Marokko war deshalb keine Bestrafung zu erwarten, und der Prinz beschloß, diese selbst in die Hand zu nehmen. Die Landung ging bei Kap „Tres Forkas“ unter dem Schutze der Schiffsgeschütze vor sich. Es war dabei eine steile Felswand zu erklimmen, die Absicht des Prinzen, einen schnellen und erfolgreichen Vorstoß gegen die Piraten zu machen und sich dann wieder an Bord zurückzuziehen, da ein weiteres Vorgehen in dem gebirgigen Terrain zu gefährlich war.

Unter Führung des Prinzen stürmten die Landungsmannschaften die Höhe hinan, es wurde auf ihr die preußische Flagge aufgepflanzt und dann ein Angriff auf die dort versammelten Piraten gemacht. Eine ganze Zahl von ihnen fiel, aber auch die Preußen litten sehr stark, namentlich auf dem Rückzuge. Die Feinde, welche Weg und Steg kannten, machten sich jede Terrainfalte und jeden Felsvorsprung zu nutze, und da sie nebenbei mit ihren Gewehren sehr gut umzugehen wußten, so fügten sie den Preußen empfindliche Verluste zu. Wenngleich die „Danzig“ die Wiedereinschiffung in die Boote mit ihren Geschützen zu decken suchte, konnte dies nur mit großer Vorsicht geschehen, um nicht die eigenen Mannschaften zu treffen, während die Piraten Schutz hinter Felsstücken fanden und

von dort in die mit Leuten gefüllten Boote feuerten, bis es diesen gelang, außer Schußbereich zu kommen. Bei dem Angriffe selbst hatten die Preußen am Lande weniger gelitten, in den Booten jedoch bedeutend mehr. Außer dem Adjutanten der Prinzen, Lieutenant Niesemann fielen 6 Mann und wurden 22 verwundet, darunter der kühne Prinz selbst, der allen voran die Höhe erstürmt hatte; er erhielt einen Schuß durch den Schenkel.

Im Grunde genommen war das Unternehmen ein etwas gewagtes, aber abgesehen von der derben Lektion, welche die Seeräuber erhielten, lenkte sie die allgemeine Aufmerksamkeit auf die preußische Marine und sagte, was von ihr in Zukunft zu erwarten sei. Ein französischer Admiral, der einige Zeit später die Küste und den Gefechtsplatz rekognoszierte, äußerte: „Wenn es nicht eine Thatsache wäre, daß die Preußen an diesem Punkte gelandet wären, würde ich es für unmöglich halten.“ Nun 1870 haben die Franzosen vieles von den Deutschen erfahren, was sie für unmöglich hielten.

1859 wurde die Admiralität reorganisiert und es fand eine Zweiteilung statt, in die Marineverwaltung und das Oberkommando. Der Chef der ersteren erhielt die Befugnisse und Verantwortlichkeit eines Ministers, der Prinz behielt das Oberkommando.

Im selben Jahre wurde eine größere Expedition nach den ostasiatischen Gewässern in das Werk gesetzt, um sowohl die junge preußische Flagge in den dortigen Meeren zu zeigen, als auch besonders zu handelspolitischen Zwecken, um mit Japan, China und Siam Handelsverträge abzuschließen, die Preußen aber im Bewußtsein seiner geschichtlichen Mission uneigennützig auch auf die übrigen Nordseestaaten ausdehnte, ohne daß diese etwas zu den beträchtlichen Kosten beisteuerten. Sie bestand aus den vier Schiffen „Arkona“, „Thetis“, „Frauenlob“ und „Elbe“ unter dem Befehl des Geschwaderchefs Kapitän zur See Sundewall, eines mit drei anderen von Schweden übernommenen höheren Seeoffiziers, die sich jedoch alle vier so wenig bewährten, daß man sie nach nicht langer Zeit verabschiedete, um fortan nur auf eigenen Füßen zu stehen, wozu man jetzt vollständig imstande war. Zur Führung der diplomatischen Verhandlungen war der Gesandte, Graf Fritz Eulenburg, der spätere Minister des Innern, ausersehen, der sich auch der ihm gestellten Aufgabe auf das

Beste entledigte und dadurch der beträchtlichen deutschen Schiffahrt und unserm Seehandel in den dortigen Gewässern eine feste Basis gab, auf der sie sich seitdem zu hoher Blüte entwickelt haben.

Wenn nun auch während der fast dreijährigen Reisedauer sich alle Verhältnisse friedlich entwickelten, wurde das Geschwader doch in anderer Weise von schwerem Unglück heimgesucht. Es war dies der Untergang des Schuners „Frauenlob", der in der Nähe der japanischen Küste einem jener furchtbaren Wirbelstürme, die öfter mit unerhörter Wut unter dem Namen Taifun das chinesische Meer heimsuchen, mit 4 Offizieren, 1 Arzt und 41 Mann zum Opfer fiel.

Auch die „Arkona" war nahe daran, verloren zu gehen; die beiden andern Schiffe waren detachiert und entgingen dadurch glücklicher Weise dem unheilvollen Sturme.

Diese Naturerscheinungen sind so gewaltiger Art, daß sehr häufig auch die am stärksten gebauten Schiffe ihnen nicht zu widerstehen vermögen und sie sich beglückwünschen können, wenn sie nur mit dem Verluste ihrer Masten davon kommen. Bis noch vor 50 Jahren hatten die Holländer die Erlaubnis, jährlich drei Schiffe zu Handelszwecken nach Japan zu schicken, aber man rechnete durchschnittlich nur auf die Rückkunft eines von ihnen; die anderen gingen durch Taifune verloren. Seitdem hat die meteorologische Wissenschaft, an ihrer Spitze unser Professor Dove, durch Entdeckung des Gesetzes der Stürme, den Seeleuten wertvolle Hilfsmittel an die Hand gegeben, mit denen sie, wenn sie sich auf freiem Wasser befinden, dem so gefährlichen Mittelpunkte dieser Wirbelstürme, in dem die Gewalt des Windes und der von ihm aufgetürmten unregelmäßigen See jeder Beschreibung spottet, zu entgehen, aber immer nutzt das auch nicht und die Schiffslisten weisen jährlich eine erschreckende Zahl von Fahrzeugen auf, die sie in die Tiefe senkten. Wurden doch während jener ostasiatischen Expedition durch einen solchen Taifun an der chinesischen Küste an einem Tage 800 Fischerdschunken mit 20,000 Mann Besatzung in den Wellen begraben, und mit dem „Frauenlob" zugleich ging die in der Nähe befindliche englische Kriegsbrigg „Camilla" mit 120 Mann Besatzung unter. Von ihr sowohl wie vom „Frauenlob" ist nie wieder eine Spur entdeckt worden.

Diese Wirbelstürme, die sonst auch unter dem Namen Orkane



Schiffe im Taifun.

bekannt sind, beschränken sich jedoch nicht allein auf das chinesische Meer, sondern kommen auch in Westindien, in der Südsee und im indischen Ocean, besonders in der Nähe der Insel Mauritius vor. Ja bisweilen rasen die ersteren über das atlantische Meer bis zu den europäischen Küsten. Von dem Ausläufer eines solchen wurde ein Jahr später die „Amazone" in der Nordsee erfaßt und dadurch der Marine ein weiterer Schlag versetzt. Auch sie verschwand mit 5 Offizieren, 1 Arzt, 19 jungen hoffnungsvollen Kadetten und 120 Mann in den Fluten. Der Großmast, die Königsstandarte und ein hölzerner Eßnapf war alles, was von ihr je wieder zum Vorschein kam, die an die holländische Küste antrieben.

Im Laufe der Zeit haben wir noch vier unserer Schiffe durch solche Wirbelstürme verloren, die Dampfkorvette „Augusta", nachdem sie kurz zuvor aus dem Roten Meere in den Indischen Ocean ausgelaufen war, wo sie ebenfalls spurlos verschwand, die Kreuzer „Eber" und „Adler" im Hafen vor Samoa, von deren Besatzungen nur etwa ein Viertel gerettet wurde, und das Kanonenboot „Iltis", das durch einen Taifun auf eine Klippe im chinesischen Meere bei Kap Shantung getrieben, scheiterte und von dessen 97 Köpfe starker Besatzung nur elf Leute durch die Wellen an das nahe Land geworfen und so gerettet wurden.

Solche Gefahren drohen der Schiffahrt oft, wenn sie auch glücklicherweise verhältnismäßig selten zu so furchtbaren Katastrophen führen, aber der Seemann wächst in ihnen auf und fürchtet sie nicht. Die steten Kämpfe mit den Elementen stählen seinen Mut, sein Geschick und seine Kraft, um ihnen in den meisten Fällen siegreich zu widerstehen oder auch dem Tode unverzagt ins Auge zu sehen.

Bis zum Wiederausbruch des deutsch-dänischen Krieges hatte die preußische Marine eine verhältnismäßig große Verstärkung erfahren. Es waren die Schraubenfregatte „Vineta", wie „Arkona" und „Gazelle" von 28, die Schraubenkorvette „Nymphe" von 13, sechs Schraubenkanonenboote zu 3 und 15 desgleichen von je 2 Geschützen erbaut. Außerdem waren noch der Raddampfer „Loreley" von 2 und die königliche Lustjacht „Grille" ein für damalige Zeit außerordentlich schnelles Fahrzeug vorhanden, das mit zwei gezogenen 12 Pfündern bewaffnet als Aviso diente.

Als nicht kriegstüchtig mußten die Segelschiffe betrachtet werden, zu denen noch an Stelle der „Amazone“ die von England erworbene Fregatte „Niobe“ als Kadettenschiff und die Brigg „Hela“ als Schiffsjungenschiff getreten waren, da sie nach fast allgemeiner Einführung der Schraube mit ihrer unter Wasser liegenden geschützten Maschine an keinem Kampfe auf See mehr teilnehmen konnten. Ebenso blieben die Ruderkanonenboote gegen die feindlichen Schiffe nur höchstens in den Binnengewässern aber nicht auf See verwendbar.

Von den obengenannten kriegstüchtigen Schiffen waren jedoch bei Beginn der Feindseligkeiten im März 1864 keineswegs alle verfügbar. Die „Vineta“ bedurfte noch einiger Monate bis zu ihrer völligen Fertigstellung; die „Gazelle“ befand sich auf einer Reise in den ostasiatischen Gewässern, der „Pr. Adler“ mit zwei der großen Dampfkanonenboote im Mittelmeere.

Die gefechtsfähige preußische Seemacht beschränkte sich daher Anfang März auf „Arkona“, „Nymphe“, „Loreley“, 4 große und 15 kleine Dampfkanonenboote = 22 Fahrzeuge mit 85 Geschützen. Nun zählten die Dänen zwar ebensoviel, aber welch gewaltiger Unterschied fand in der Größe und Bewaffnung statt! Sie besaßen ein Linienschiff, 4 Fregatten, 3 Korvetten, 2 gepanzerte Schuner, 7 große Kanonenboote und ein gepanzertes Kuppelschiff — sämtlich mit Schrauben — sowie 4 Raddampfer, alle zusammen mit 325 Kanonen, waren also an Geschützzahl, dem entscheidenden Faktor in den damaligen Seekämpfen, den Preußen fast um das Vierfache überlegen.

Als Ende Januar 1864 die preußisch-österreichischen Armeen in Schleswig einrückten und der Kampf begann, waren unsere Häfen noch mit Eis bedeckt und es konnten bis zum Eintritt milderer Witterung nur Vorbereitungen zur Indienststellung der Schiffe getroffen werden. Die vorhandenen eingeübten Stammannschaften wurden auf letztere verteilt und die Besatzungen durch die eingezogenen Seedienstpflichtigen vervollständigt, exerziert und diszipliniert. Von den auf die verschiedenen Küstenplätze verteilten Streitkräften befanden sich die „Vineta“ in Danzig „Arkona“ und „Nymphe“ in Swinemünde, in Stralsund sämtliche Dampfkanonenboote mit „Loreley“ und „Grille“, die Ruderkanonenboote in den Binnengewässern von Rügen.

Am 1. März war die Indienststellung sämtlicher Fahrzeuge beendet. Die Besatzung der „Arkona" betrug 360 Mann, die der „Nymphe" 190, die der großen Kanonenboote und „Loreley" je 90, der kleinen 40 — alle zusammen mit den Ruderbooten und Ersatzmannschaften etwa 2800 Köpfe.

Da die frisch eingezogenen Mannschaften Seemannschaft und körperliche Gewandtheit mit sich brachten, so konnten die Kommandanten ihre Schiffe schon nach 14 Tagen see- und gefechtsklar melden. Die Dänen waren aber auch nicht müßig gewesen und hatten alle ihre besten Leute auf diejenigen Schiffe geschickt, welche gegen die preußischen Küsten vorgehen sollten.

Am 10. März erklärte das dänische Marineministerium den auswärtigen Mächten, daß am 15. die Blockade der preußischen Häfen Swinemünde, Stralsund, Greifswald, Wolgast und Cammin beginnen werde. Da sich an diesem Tage aber noch kein feindliches Schiff an der pommerschen Küste sehen ließ, unternahm der Geschwaderchef Kapitän zur See Jachmann mit „Arkona" und „Nymphe" am 16. eine Rekognoszierung nordwärts und entdeckte nachmittags auf der Höhe des 6 deutsche Meilen von Swinemünde entfernten Thiessow, in nördlicher Richtung etwa 4 Meilen weiter 4 größere dänische Kriegsschiffe. Daß diese die Blockadelinie von Swinemünde 10 Meilen vor diesen Hafen verlegten, war jedenfalls eine neue Praxis, die mit der auch von Dänemark unterzeichneten seerechtlichen Deklaration von 1856 nicht vereinbar war, da nach ihr eine Blockade so eng durchgeführt werden muß, daß kein Schiff ungefährdet durch die Linien schlüpfen kann, während hier ganze Flotten ganz unbehelligt hätten passieren können.

Da es zum Abend ging, wollte Kapitän Jachmann, weil er es mit 2 Fregatten und 2 Korvetten mit 112 Geschützen gegen seine 43 zu thun hatte und eine Unterstützung der bei Thiessow liegenden Division von 6 Kanonenbooten, die sich nicht weit von Land entfernen durften, sehr fraglich erschien, an diesem Tage kein Gefecht beginnen und lief nach Swinemünde zurück, beschloß aber am andern Tage den Feind anzugreifen.

Ein Kampf mit solcher Uebermacht war zwar immer ein großes

Wagnis und setzte eben so viel kühnen Mut, wie hohes Vertrauen auf die Leistungsfähigkeit seiner beiden großen Schiffe und deren Besatzungen voraus, allein Kapitän Jachmann besaß beides und sowohl er selbst, wie alle Offiziere und die gesamten Mannschaften waren von der Ueberzeugung durchdrungen, daß seitens der Marine unbedingt etwas geschehen müsse.

Sie hatte zwar die preußische Flagge in ferne Meere getragen und friedliche Missionen ehrenvoll erfüllt, aber außer dem resultatlosen Gefecht des „Pr. Adler" mit der „St. Croix" und der Landung der „Danzig" an der afrikanischen Küste in kriegerischer Beziehung mit größeren Schiffen nichts geleistet.

Es fehlte ihr noch die ernste Feuertaufe und es galt dem Vaterlande und ganz Deutschland zu zeigen, daß sie von demselben Mute beseelt sei, wie die Armee und daß, wenn es ihr auch an Schiffen gebrach, das Personal doch bereit sei, die Ehre der Flagge zu wahren und durch Tapferkeit, Mannszucht und Geschicklichkeit das zu ersetzen, was an Macht ihr abging.

Dies Allen gemeinsame Gefühl ließ den Gedanken an ein Mißlingen des Plans nicht aufkommen. Es erfüllte den Geschwaderchef und seine sämtliche Untergebenen mit festem Vertrauen auf einen glücklichen Ausgang und als am 17. März morgens, vom Flaggschiffe das Signal zum Ankerlichten wehte, da hoben sich die schweren Ketten mit niegesehener Schnelligkeit aus dem Grunde und kühne Entschlossenheit blitzte aus den Augen der kräftigen seemännischen Jugend, die heute ihren Ehrentag feiern sollte.

Um 9 Uhr morgens verließen die beiden Schiffe unter den Hurrahrufen der am Ufer versammelten Volksmenge Swinemünde und dampften zuerst mit voller Fahrt ostwärts bis zur Dievenow. An einen siegreichen Ausgang des bevorstehenden Kampfes bei so ungleichen Kräften war kaum zu denken und die Vorsicht gebot, jedenfalls den Rückzug zu sichern, im Falle dieser nötig werden sollte. Hielten die Dänen sich noch auf der gestrigen Stelle und waren die Preußen gezwungen, ein laufendes Rückzugsgefecht vorzunehmen, so mußten sie zuvor die Gewißheit haben, daß der Feind nicht auch ostwärts ein Geschwader detachiert hatte, welches ihnen den Rückweg

nach Swinemünde verlegen konnte, sie zwischen zwei Feuer bringen und sie dann offenbar vernichten mußte.

Der Tag war wundervoll, zwar empfindlich kalt, aber keine Wolke trübte den Himmel und kein Hauch die glatte Oberfläche des Meeres; die günstigsten Umstände für einen Kampf.

Die Rekognoszierung nach Osten ergab nichts verdächtiges. Bei einem Gesichtskreise von 6 Meilen war von den Mastspitzen kein Anzeichen feindlicher Schiffe zu entdecken und deshalb dampften die Schiffe noch eine Stunde in nordwestlicher Richtung auf Thiessow zu. Hier stieß Kapitän z. See Kuhn, der Chef der Kanonenbootsflottille mit der „Loreley“ zum Geschwader. Letzterer hatte am Morgen bereits eine Rekognoszierung nach Norden unternommen und das dänische Geschwader auf der Höhe von Jasmund, aber heute in der Stärke von 6 Schiffen, darunter 5 größere, entdeckt.

Diese Nachricht war nun nicht gerade willkommen, aber sie änderte nichts an dem gefaßten Entschlusse des Kapitän Jachmann, und Kapitän Kuhn war auch nicht der Mann, um sich durch die Uebermacht einschüchtern zu lassen. Die Preußen wollten sich nun einmal schlagen; sie hielten es unter ihrer Würde, sich angesichts des Feindes, den sie so weit in See aufgesucht, wieder zurückzuziehen, und danach kam es wenig darauf an, ob die Zahl seiner Schiffe 4 oder 6 betrug.

Es wurde das Mittagsmahl eingenommen und dann ging es mit aller Kraft vorwärts, während die Kanonenboote auf Signal zwischen Thiessow und der Südküste von Jasmund Aufstellung nahmen. Um 1½ Uhr kam der Feind in Sicht; er hielt sich nordöstlich von Stubbenkammer in etwa zwei Meilen Entfernung vom Lande. Das gerade Aufsteigen von sechs schwachen Rauchsäulen ließ darauf schließen, daß er sich wenig von der Stelle bewegte und wahrscheinlich zur Kohlenersparnis mit zurückgeschobenen Feuern lag.

Nach einander wuchsen Mastspitzen und Unterschiffe am Horizonte empor und gegen 2 Uhr konnten die Preußen unterscheiden, mit wem sie es zu thun hatten. Ein Linienschiff von 64 Kanonen, der „Skjold“, die Fregatte „Själland“ mit der Flagge des Admirals

von Dokkum von 42, die Fregatte „Tordensjold“ von 34, die Korvetten „Thor“ und „Heimdal“ von je 12 und ein kleineres Fahrzeug, wahrscheinlich der gepanzerte Schuner „Esbern Snare“ von drei Geschützen, sowie endlich ein Raddampfer bildete die gewaltige Macht, der sich das winzige Geschwader gegenüber befand.

Offenbar hatten die Dänen nicht erwartet, daß die Preußen so weit hinauskommen, keinesfalls aber, daß sie einen Angriff wagen würden. Sie hielten vielmehr unser Erscheinen für eine bloße Rekognoszierung, was deutlich aus ihren Manövern hervorging. Sie heizten zwar auf, blieben aber unbeweglich auf ihrer Stelle. Erst als sie sahen, daß die Preußen unbeirrt mit voller Kraft weiter dampften, formierten sie sich in zwei nord- und südwärts gestreckte Kolonnen (doppelte Kiellinie), ohne jedoch den Angreifern entgegenzugehen.

Die Spitzen bildeten östlich „Själland“, westlich „Skjold“, letzterer jedoch etwas zurück; hinter ihm „Tordenskjold“ und „Esbern Snare“, die beiden Korvetten hinter der „Själland“. Der Raddampfer hielt sich nördlich hinter der Linie, steuerte aber nach Beginn des Gefechtes in der Richtung nach Kopenhagen, wahrscheinlich um dort Quartier für die gefangenen Preußen zu bestellen. Diesmal wurde jedoch nichts daraus.

An Bord unserer Schiffe, die in offener Ordnung, „Arkona“ auf dem rechten, „Nymphe“ auf den linken Flügel und „Loreley“ in der Mitte dampften, war natürlich alles in großer Spannung und Aufregung, als sie den sie erwartenden Feinden sich schnell näherten. Es wurde zeitig klar zum Gefecht gemacht und Offiziere und Mannschaften standen auf ihren Posten und an die mit Granaten geladenen Geschütze gelehnt, die heute zum ersten Male ihren Wert zeigen sollten. Ein Teil der Bewaffnung bestand aus den neu eingeführten gezogenen Geschützen; von ihnen hatte die „Arkona“ sechs 24 Pfünder (15 cm), außerdem 20 glatte 30 Pfünder, die „Nymphe“ als Buggeschütz einen gezogenen 24, sechs gezogene 12 und sechs glatte kurze 36 Pfünder; die „Loreley“ führte zwei gezogene 12 Pfünder, die großen Kanonenboote je zwei gezogene 24 Pfünder und ein 68pfündiges Bombengeschütz, die kleinen je zwei gezogene 24 Pfünder.



Das Gefecht bei Jasmund am 17. März 1864.

Es war nicht zu verkennen, daß ein gewisser Druck auf den Gemütern lastete, aber es war nicht etwa die Vorahnung einer Niederlage, die ihn bewirkte, oder die Folge eines beängstigenden Gefühles vor der gewaltigen Uebermacht, sondern die Besorgnis, daß Kapitän Jachmann unter so ungleichen Verhältnissen den Kampf, den alle mit so heißem Eifer erwarteten, nicht annehmen würde.

Als sich jedoch die Schiffe dem Feinde bis auf eine halbe Meile genähert hatten und auf dem Flaggschiff kein Signal zur Umkehr erschien, da verschwand allmälich jener Druck, und als endlich aus der Bugpforte der „Arkona" eine weiße Dampfwolke aufstieg, der Donner des Schusses über die Spiegelfläche des Wassers rollte, da hob sich in kühner Männlichkeit jede Brust, und die Gesichter strahlten von freudigvertrauendem Mute.

Die „Arkona" war noch zu weit entfernt (5000 Schritt), um zu treffen. Der Schuß sollte auch nur eine Herausforderung sein und er wurde den Dänen als Fehdehandschuh hingeworfen.

Sie nahmen ihn noch nicht auf, aber die schwarzen Rauchsäulen stiegen dichter aus den Schornsteinen empor und die Kolonnen setzten sich langsam gegen die kecken Angreifer in Bewegung.

Nach kaum fünf Minuten, währenddem sich die Entfernung auf 3000 Schritte vermindert hatte, fiel von der „Arkona" der zweite auf die „Själland" gerichtete Schuß. Unmittelbar vor der Fregatte schlug die Kugel auf das Wasser und fand ricochettierend wahrscheinlich ihren Weg in deren Rumpf.

Noch immer schwiegen die Dänen, als aber die „Arkona" bis auf 2200 Schritt herangekommen war, ostwärts abfiel und dem Feinde von Backbord eine Breitseite zusandte, da drehten sich auch „Själland" und „Skjold" und 50 Kugeln und Granaten aus ihren Steuerbord-batterien kamen zischend und pfeifend gleichzeitig dahergesaust über das Wasser auf das preußische Flaggschiff.

Der Gruß war gut gemeint, aber wenn die Geschosse auch rund um die „Arkona" das Wasser peitschten, so thaten sie wenig Schaden und gingen meistens harmlos durch die Takelage.

Da die „Arkona" ohne Signal ostwärts abbog, so waren

„Nymphe" unter meinem Kommando, und „Loreley" unter Befehl des Lieutenants zur See, Graf von Monts, ehe sie dem Manöver folgen konnten, noch näher an die Dänen herangekommen, namentlich die erstere, die nur noch 1600—1800 Schritt von der „Själland" entfernt war. Sie richteten beide ihr Feuer auf das dänische Flaggschiff, weil dies das nächste und offenbar auch das schnellste des Geschwaders war, und das Gefecht kam in vollen Gang, an dem sich jedoch feindlicherseits bis dahin nur die beiden führenden Schiffe beteiligten.

In der ersten Viertelstunde feuerten dieselben abwechselnd mit den Buggeschützen und Breitseiten hauptsächlich auf die „Arkona", um zuerst diese kampfunfähig zu machen, während „Nymphe" und „Loreley" nur dann und wann einige Schüsse erhielten. Da es von den Preußen jedoch Tollkühnheit gewesen wäre, sich auf längeres Breitseitengefecht und kürzere Entfernungen einzulassen, weil sie dadurch Gelegenheit gegeben hätten, daß die übrigen Dänen herankamen und hinter ihnen umgehend sie zwischen zwei Feuer nahmen, so hielten sie weiter südlich und traten ein Rückzugsgefecht an.

Es kamen dabei namentlich die gezogenen Geschütze zur Geltung während nur dann und wann aufgeluvt wurde, um auch die Breitseitenkanonen spielen zu lassen. Um 2½ Uhr hatte das Gefecht begonnen, gegen 3 Uhr, als die Schiffe sich ungefähr quer vor Saßnitz befanden, ließen die Dänen etwas von der „Arkona" ab und warfen sich auf „Nymphe" und „Loreley", namentlich aber auf erstere, die ihnen am nächsten war (1600 Schritt) und deren Geschosse ihnen sehr unbequem werden mochten.

Während das etwas langsamere Linienschiff, um durch Abfallen und Aufluven nicht zu sehr an Distanz zu verlieren, mehr geraden Kurs steuerte und deshalb nur mit seinen Bugkanonen feuerte, gab die schnellere „Själland" fast nur Breitseiten.

Jedenfalls war die Besatzung dieses Schiffes eine vorzügliche und die Bedienung der Geschütze außerordentlich schnell und sicher. Lage auf Lage erfolgte mit einer solchen Geschwindigkeit und Genauigkeit, wie auf dem Exerzierplatze, und die „Nymphe" empfand auch sehr bald die Wirkung der dänischen Geschosse. Gleich bei der



Admiral Jachmann.

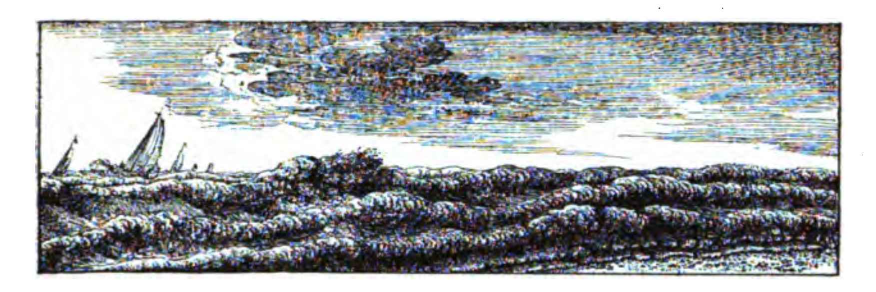
ersten Breitseite erhielt sie sechs Treffer, fünf Vollkugeln und eine Granate. Von den ersteren schlugen zwei durch die Backbordseite des Rumpfes, ohne jedoch weiteren Schaden anzurichten, als die Kammer eines Offiziers nebst dessen Bett, Wäsche und Weinvorrat gründlich zu zerstören. Eine andere ging durch die Verschanzung mitten zwischen einer Geschützbedienung durch, ohne jemand zu verwunden, eine vierte schnitt das Dampfrohr über Deck ab und die Granate schlug durch den Maschinenschornstein, in den sie zwei Löcher von einigen Quadratfuß Größe riß, während sie unmittelbar darnach über dem Deck sprang. Ihre Splitter verwundeten fünf Mann, glücklicherweise aber nur leicht, so daß dieselben nach dem Verbinden sofort wieder an ihre Geschütze gingen. Ja, der am schwersten Verwundete, dem der Unterkiefer aufgerissen war, that trotzdem seinen Dienst weiter und ließ sich erst nach Beendigung des Gefechts verbinden.

Der beschädigte Schornstein hatte eine Zeit lang unangenehme Folgen für die „Nymphe". Ein unglücklicher Zufall wollte, daß in diesem Augenblicke gerade eine Partie feiner Kohlen unten in dem Behälter zu Tage kam, die zum Brennen bedeutenden Zug bedurften, während dieser sich durch den zerschossenen Schornstein verminderte. Infolgedessen konnte nicht genug Dampf aufgehalten werden und die „Nymphe" büßte von ihrer Schnelligkeit ein. Die Dänen merkten dies sehr bald und suchten sich zwischen „Arkona" und „Nymphe" zu legen, um letztere abzuschneiden. Die Entfernung zwischen ihr und „Själland", von der sie besonders bedrängt wurde, verminderte sich allmählich bis auf 1500 Schritt, und die kleine Korvette hatte einen harten Stand. Ungefähr eine halbe Stunde lang thaten ihr die beiden großen Dänen die Ehre an, sich fast nur mit ihr zu beschäftigen, eine Breitseite folgte der anderen und nur außergewöhnliches Glück und ein Fehler des dänischen Admirals rettete sie vor dem Untergange.

Sie erhielt bei dieser Gelegenheit noch 13 Kugeln in den Rumpf, ein Boot wurde gänzlich fortgeschossen, ein anderes zweimal durchlöchert, die Kommandobrücke dreimal getroffen und zersplittert, während der neben dem Kommandanten auf ihr stehende Lotse durch ein unmittelbar über seinen Kopf fortfliegendes Geschoß betäubt wurde,



Gefecht bei Jasmund.



und die einige sechzigmal durchschnittene Takelage hing vielfach in Fetzen. Eine Granate sprang in der Großmars, schlug Stenge und Eselshoofd entzwei und steckte den Bauch des festgemachten Großmarssegels in Brand, der jedoch mit den auf Deck fertigliegenden Schläuchen der Maschinenpumpe bald wieder gelöscht wurde; eine andere krepierte außerhalb der Bordwand so nahe im Wasser, daß sie das ganze Schiff von vorn bis hinten damit überschüttete. Hätte sie letzteres in der Wasserlinie getroffen, so wäre es wahrscheinlich um dieses geschehen gewesen. Allein, wie bemerkt, die Korvette hatte Glück; alle jene Treffer töteten nur zwei Mann, verwundeten aber niemand und fügten auch dem Schiffe keinen wesentlichen Schaden zu, das sich nach Kräften wehrte und dabei von „Arkona“ und „Loreley“ auf das Beste unterstützt wurde. Wie sehr ihm das Glück günstig war, ging auch daraus hervor, daß das von einem Geschosse getroffene Eselshoofd von oben mitten zwischen eine Geschützmannschaft stürzte, ohne ebensowenig wie vorher die Kugel jemand zu verletzen. Die durch dasselbe am Masttop befestigte Stenge, die auch bis auf ein Drittel ihres Durchmessers durchschossen war, stand jetzt sehr lose, und es war nur dem spiegelglatten Wasser, bei dem das Schiff sich fast nicht bewegte, zu danken, daß sie nicht abbrach, durch ihren Fall großes Unheil unter der Mannschaft anrichtete, und auf die Geschütze fiel.

Wäre das noch eine kurze Zeit so fortgegangen und hätte sich die Entfernung von den Dänen noch mehr vermindert, so war die „Nymphe“ unter den 50 Breitseitkanonen der beiden führenden Feinde unbedingt verloren, obwohl der Kommandant fest entschlossen war, in diesem ersten Kampfe der Marine unter keinen Umständen die Flagge zu streichen, sondern umzudrehen, mit voller Fahrt dem Linienschiffe in die Seite zu rennen und es mit sich in die Tiefe zu nehmen.

Es kam jedoch anders. Die langen gezogenen Geschütze der „Nymphe“ ließen sich in den weiten Pforten bis zu einem Winkel von 33 Grad mit der Kiellinie nach hinten richten, und sie konnte deshalb bei geringem Aufluven ihre Backbordgeschütze gebrauchen; die Dänen mußten jedoch wegen ihrer engeren Pforten viel größere Wendungen nach rechts und links machen, um ihre Breitseiten abzugeben. Die „Arkona“ war ihnen inzwischen sehr lästig geworden, denn die „Själland“ feuerte jetzt nicht mehr hauptsächlich auf die „Nymphe“, sondern auch auf jene, indem sie abwechselnd aufluvte und abfiel, um ihre eine Lage der „Arkona“ und die andere der „Nymphe“ zuzusenden. Das war ein großer Fehler des dänischen Admirals; ihm mußte doch vor allem daran gelegen sein, sich vermöge seiner größeren Schnelligkeit zwischen die preußischen Schiffe zu drängen, indem er geraden Kurs hielt. Durch sein Manöver, das allerdings sehr hübsch und schneidig aussah, verlor er aber an Distanz und lief nicht geschwinder, als die Preußen, umsoweniger, als die „Nymphe“ ihre Schornsteinschäden durch umgelegte Kupferplatten repariert, Terpentin und Theer auf die Feuer geschüttet hatte und anfing, ihre frühere Schnelligkeit wieder zu gewinnen. Ein zweiter Fehler der „Själland“ war, daß sie nicht ihre Position etwas östlich hinter den Preußen mit geradem Kurse beibehielt, sondern durch ihr Manöver einmal von der „Arkona“, das andere Mal von „Nymphe“ und „Loreley“ der Länge nach bestrichen werden konnte, was bei ungepanzerten Schiffen so lange wie möglich vermieden werden muß.

Die Bestrafung dieser Fehler ließ auch nicht lange auf sich warten: Die „Nymphe“ hatte einige hundert Schritte gewonnen; so daß sie es riskieren konnte, etwas mehr aufzuluven, um ihr Buggeschütz, den gezogenen 24 Pfünder zu Schuß zu bringen. Er wurde in dem Augenblick abgefeuert, als die „Själland“ sich der „Nymphe“ wieder spitz zeigte. Das Geschoß schlug in den Bug der Fregatte, was man genau an den abspringenden Splittern sah, nahm seinen Weg durch die ganze Länge des Schiffes, und dieser eine Schuß befreite nicht nur die arg bedrängte „Nymphe“ vom ihrem großen Gegner, sondern änderte auch die ganze Gefechtslage, und auf der Korvette konnte man wieder aufatmen.

Das dänische Flaggschiff stellte plötzlich sein Feuer ein und blieb

zurück, so daß sich in wenigen Minuten die Entfernung zwischen ihr und der „Nymphe" von 1700 bis auf 2500 Schritt vergrößerte, was letzterer natürlich keineswegs unangenehm war.

Die Distanz vom Linienschiffe war ungefähr eben so weit, aber da die preußischen Geschosse größere Tragweite hatten, als die dänischen, konnten sie jetzt den „Skjold" zum Ziel nehmen, während seine Geschosse sie vielfach nicht mehr erreichten. Trotzdem erhielt die „Arkona" noch einen unglücklichen Treffer. Eine feindliche Granate schlug hinten durch eins der Boote und die Verschanzung, sprang in der Nähe der Kommandobrücke über Deck, tötete den Steuermann und verwundete den ersten Offizier, Kapitän-Lieutenant Berger, schwer im Nacken und am Arm, als er, neben Kapitän Jachmann stehend, diesem gerade eine Meldung abstattete. Ebenso wurde ein Mann am Ruder verwundet, und mehrere durch das Deck schlagende Sprengstücke töteten in der Batterie zwei Mann und verwundeten einen dritten schwer. Außer dieser Granate erhielt die „Arkona" noch zwei Schuß in den Rumpf und einige 20 in die Takelage, die jedoch keine ernstliche Beschädigungen verursachten und auch die „Nymphe" hatte keine weiteren Verluste; doch die kleine tapfere „Loreley", welche bis dahin von den Dänen nicht beachtet war, dagegen sowohl dem „Skjold", wie der Fregatte mit ihren beiden gezogenen 12 Pfündern hart zugesetzt hatte, bekam jetzt auch ihr Teil. Eine Kugel riß eins ihrer Boote fort und verwundete den auf der Brücke stehenden Lotsen tötlich.

Die „Själland" mußte wohl gebrannt haben; man sah aus ihren hinteren Batteriepforten plötzlich Rauch aufsteigen. Doch wurde das Feuer bald gelöscht, denn nach zehn Minuten setzte sie alles daran, wieder näher zu kommen und begann aufs neue zu feuern, aber sie gewann nicht viel mehr an Distanz, und ihre Geschosse erreichten die Preußen nicht mehr.

Um diese Zeit hatte sich das Gefecht in die Nähe der Kanonenbootsstellung gezogen. Im Eifer, ihren bedrängten Kameraden zu Hilfe zu kommen, waren sie zwar eine Meile weiter seewärts vorgegangen, aber noch immer 4—5000 Schritt von den Dänen entfernt. Weiter durften sie sich nicht vorwagen, um die Gefahr des Abgeschnittenwerdens zu vermeiden und ihr Feuer auf die Flanken

der Dänen, das von der Fregatte „Tordenskjold“ erwidert wurde, konnte nicht viel wirken.

Die „Loreley“ bog hier auch ab, um in das Landtief zu gehen, die beiden andern Schiffe setzten aber ihren Kurs auf Swinemünde fort, verfolgt von dem ganzen dänischen Geschwader, das jetzt nur die Bugkanonen gebrauchte, während die Preußen aus den Heckgeschützen antworteten. Da „Själland“ hinter „Skjold“ zurückblieb, wurde er allein aufs Korn genommen. Die feindlichen Kugeln richteten jedoch keinen Schaden mehr an, weil sie nicht genug Perkussionskraft besaßen. Es wurde vorzüglich auf dänischer Seite gezielt, denn verschiedene Geschosse rollten auf dem Wasser gegen die Schiffe, prallten aber matt zurück. Dagegen wurde das Linienschiff noch in kurzer Zeit, wie man deutlich sehen konnte, von 4 preußischen Granaten getroffen, von denen eine durch den Schornstein ging und drei andere in den Rumpf schlugen. Sie mußten wohl unangenehm gewirkt haben, denn wie vorher die „Själland“ vergrößerte jetzt auch „Skjold“ plötzlich seine Distanz auf 3500 Schritte, und beide Leitschiffe stellten das Feuern ein. Die Preußen gaben noch einige Schüsse bis zu 4000 Schritte ab, da jedoch die Lafetten keine höhere Elevation gestatteten, hörten auch sie auf. Um 5 Uhr nach 2½stündiger Dauer war das Gefecht beendet. Die „Arkona“ hatte den ersten, die „Nymphe“ den letzten Schuß gethan.

So endete der 17. März, der Ehrentag der jungen Marine, die ihre blutige Feuertaufe erhalten und dem Vaterlande bewiesen hatte, daß es ihr weder an Mut gebreche, eine vierfach überlegene Macht zehn deutsche Meilen weit von der Küste aufzusuchen und anzugreifen, noch an Geschick, um dem ungleichen Kampfe eine möglichst vorteilhafte Wendung zu geben und ihn in Ehren zu bestehen.

Kapitän Jachmann hatte den Dänen zwar keine empfindlich materielle, aber eine moralische Niederlage bereitet, die auch nicht ohne wesentlichen Einfluß auf den späteren Verlauf des Krieges blieb.

In Swinemünde hatte man vom Feuerturme aus den Gang des Gefechtes von jenseits der Greifswalder Oie an beobachtet, und da man wohl die Zahl der Schiffe, nicht aber ihre genauen Positionen und Entfernungen unterscheiden konnte, war man natürlich in großer Besorgnis um den Ausgang gewesen, umsomehr, als die anbrechende

Dunkelheit gegen 6 Uhr Verfolger und Verfolgte dem Auge entzog. Desto größer war deshalb die Freude, als die bereits verloren gegebenen Schiffe plötzlich wohlbehalten im heimischen Hafen erschienen und die erlittenen Verluste sich verhältnismäßig so gering herausstellten. Die „Arkona“ war vollständig see- und kampffähig geblieben und die Havarien der „Nymphe“ wurden mit solcher Energie und so schnell repariert, daß beide Schiffe bereits am 19. März wieder eine Rekognoszierungsfahrt bis jenseits der Oie unternahmen, ohne indessen etwas von dänischen Schiffen zu entdecken.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die Nachricht von Kapitän Jachmanns kühner That sich mit Blitzesschnelle im ganzen Lande verbreitete und mit Enthusiasmus begrüßt wurde. Der Nimbus der außergewöhnlichen seemännischen Tüchtigkeit der Dänen war zerrissen, die preußische Marine hatte das erste Blatt ihrer Geschichte beschrieben, und mit höchster Genugthuung und ungeteilter Freude wurde in ihr die sofortige Ernennung Jachmanns zum Kontre-Admiral, als das Zeichen königlicher Zufriedenheit, begrüßt. Die Mannschaften hatten sich aber auch ausgezeichnet benommen, bis zum letzten Schiffsjungen hinab tapfer und mutig und sich in jeder Beziehung des in sie gesetzten Vertrauens würdig gezeigt. Wie kaltblütig sie auch im heißesten Kugelregen, der sie umsauste, wenn die beiden führenden Dänen ihre Breitseiten entsandten, sich benahmen, konnte man unter andern auf der „Nymphe“ beobachten. Als das Großmarssegel brannte, rührte sich außer den zum Löschen kommandierten Leuten kein Mann auf seinem Posten; es war, als ob die drohende Gefahr sie gar nicht anginge und diesem vorzüglichen Verhalten war die schnelle Bewältigung des Feuers in erster Reihe zu danken. Einen der Kadetten, die keine bestimmten Dienstleistungen zu verrichten und nur Befehle zu überbringen hatten, sah man während des Gefechtes langsam auf dem Deck umhergehen und emsig nach Stücken von zersprungenen Granaten suchen, um sie als Merkwürdigkeit in die Tasche zu stecken.

Nun, mit solchen Mannschaften durfte Kapitän Jachmann schon das Wagestück unternehmen; er konnte sich auf sie verlassen.

Am 20. März fand das Begräbnis der Gefallenen statt. Unter der allgemeinsten Teilnahme und Begleitung einer unabsehbaren, von nah und fern herbeigeströmten Menschenmenge wurden die fünf Särge

in das Grab gesenkt. Eine gußeiserne Säule, auf der ein Adler mit gehobenen Schwingen auf einem Kugelhaufen thront, und welche die Namen der unter ihr Ruhenden enthält, erhebt sich als Denkmal über den Gebeinen der Tapferen, die in dem ersten ernsten Seekampfe der preußischen Marine die Ehre ihrer Flagge mit ihrem Blute verteidigten und für sie fielen.

Ueber die Verluste der Dänen ist offiziell nur ein kurzer Bericht des Marineministeriums bekannt geworden, daß die „Själland" 3 Tote und 19 Verwundete gehabt, im übrigen die Schiffe keinen Schaden gelitten hätten. Nun, wenn dem so war, ist es nur unbegreiflich, daß die Dänen bei so geringem Verluste nicht die Preußen oder wenigstens die „Nymphe" nahmen, was bei richtigem Manövrieren hätte geschehen können. Wenn die Preußen so schlecht schossen, daß die dänischen Schiffe gar keinen Schaden litten, dann war es doch höchst sonderbar, daß letztere mit ihren 104 Kanonen gegen 43 preußische diesen nicht den Garaus machten, die „Själland" sowohl wie der „Skjold" plötzlich ihr Feuer einstellten und um 800 Schritt zurückgingen. In Wirklichkeit muß die Sache wohl anders gelegen haben, als der offizielle Bericht sagt, und nach und nach kam denn auch die Wahrheit an den Tag. Am 18. war ein englisches Schiff von den Dänen angehalten, und der Kapitän an Bord der „Själland" befohlen, um die Blockadeerklärung an die neutralen Konsuln in Swinemünde mitzunehmen. Er erzählte, daß die „Själland sehr zerschossen und die Admiralskajüte durch eine Granate, welche das ganze Schiff durchflogen, vollständig zerstört sei. Ebenso hatte ihm ein Offizier aus freien Stücken mitgeteilt, daß das Schiff 20 Tote gehabt, und er hatte gesehen, daß die Dampfpumpen beständig im Gange waren. Jene Granate stammte wohl von der „Nymphe" und hatte sie von ihrem Hauptdränger befreit. Ebenso erfuhr man, daß „Skjold" und „Själland" am 19. im Prorer Wick vor Anker gelegen, letztere mit Hilfe von zwei Korvetten übergelegt sei und einige Tage darauf im Kopenhagener Dock repariert habe. Durch dänische Zeitungen selbst wurde aber noch bekannt, daß der Vorsteven des „Skjold" arg zerschossen und zwei Matrosen in der Mars die Köpfe durch eine Granate fortgenommen seien. Ein dänischer Augenzeuge des Gefechtes endlich wollte wissen, daß die „Själland" nicht nur 20, sondern 36 Tote

gehabt habe; davon waren allerdings nur die drei dem offiziellen Bericht entsprechenden in Kopenhagen begraben, die übrigen aber ohne Aufsehen in Trekronen, wahrscheinlich um dem dänischen Volke nicht Anlaß zu unliebsamen Bemerkungen über den Ausgang des Gefechtes zu geben.

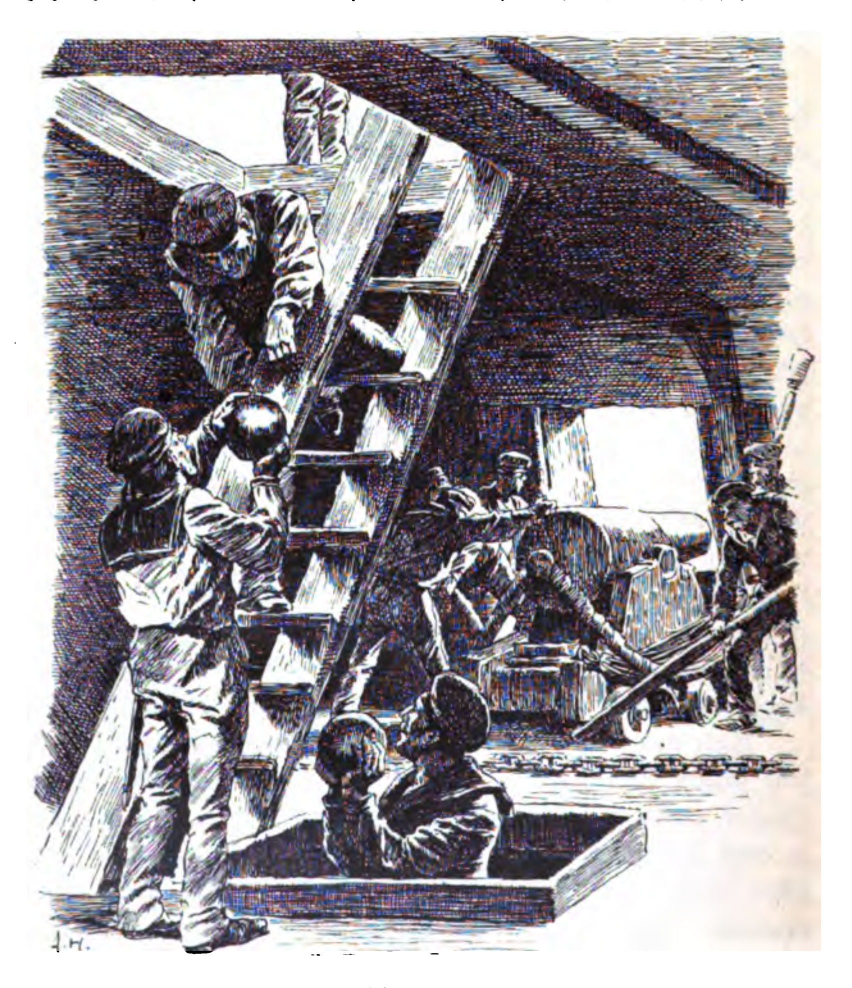
Jedenfalls aber geht daraus hervor, daß die Preußen, welche in den $2^1/_2$ Stunden des Gefechtes 262 Schuß gegen 1200 dänische abgaben, doch nicht so schlecht geschossen haben müssen.

Die Dänen blieben fortan auf der Höhe von Jasmund, also 10 deutsche Meilen von Swinemünde und blockierten von dort aus die von Admiral von Dokkum erfundene „Bai von Stettin", jedenfalls ein bis dahin auf den Seekarten nicht vorhandener neuer Meeresteil, dessen Name auf Täuschung der ausländischen Konsuln berechnet war. Allerdings hatte die dänische Regierung Grund, eine effektive Blockade, wie sie völkerrechtlich und nach der Pariser Deklaration von 1856 allein giltig ist, zu meiden, da eine enge Einschließung Swinemündes zu gefährlich war. Die Kühnheit der Preußen, die Ueberlegenheit ihrer Geschütze und die Möglichkeit des Eingreifens der Kanonenboote mit ihren 38 gezogenen 24-Pfündern in der Nähe von Swinemünde konnte gar zu leicht eine größere Niederlage der feindlichen Flotte herbeiführen, und das mußte unter allen Umständen vermieden werden, da es bei dem hitzköpfigen, demokratischen Charakter der Kopenhagener Bevölkerung leicht zu bösen Auftritten hätte führen können.

Hatte nun auch der glückliche Ausgang des Gefechtes in Deutschland großen Enthusiasmus hervorgerufen und das Interesse für die Marine wieder in hohem Grade geweckt, so führte er doch wieder zu einer Ueberschätzung der eigenen und zur Unterschätzung der feindlichen Kräfte, weil man im Inlande die Verhältnisse nicht richtig beurteilte. Man erwartete eine baldige Wiederholung des 17. März und machte, als diese immer auf sich warten ließ, allerlei abfällige Glossen, welche die Marine als ungerechte Vorwürfe empfinden mußte. Wenn sie sich auch sehr gut geschlagen hatte und dabei von Glück begünstigt war, während sie zugleich die Fehler des Feindes ausnutzte, so vergaß man, daß auf die Dauer zwei Schiffe nicht gegen eine vierfache Uebermacht aufkommen konnten, namentlich wenn Admiral von Dokkum die gemachten Fehler vermied, indem er

ein zweites Geschwader ostwärts und ein schnelles Nachrichtenschiff zur Beobachtung der Preußen auf die Oderbank legte.

Wären die Preußen also nochmals nach Arkona zum Angriff gegangen, so hätte das durch den Aviso herbeigerufene Ostgeschwader



Munitionstransport.

ihnen den Rückweg nach Swinemünde verlegt, sie zwischen zwei Feuer gebracht und aller Wahrscheinlichkeit nach vernichtet. Hätte das dem Lande oder der Marine nützen können? Nein, sondern nur den schwersten Schaden bringen. Wenn sich das Material auch bald ersetzen ließ, da es sich dabei nur um Geld handelte, so doch das

Personal nur in einer langen Reihe von Jahren. Es ist wohl nicht daran zu zweifeln, daß die Flagge bis zum letzten Blutstropfen verteidigt wäre, aber der Verlust von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften hätte die Marine um 10 Jahre zurückgebracht. Wohl durfte man dergleichen nicht scheuen, wenn ein großes Ziel zu erreichen war, aber ein solches lag nicht vor, und man gewann vielmehr dadurch, daß die drei großen Schiffe „Arkona" und „Nymphe" in Swinemünde und „Vinela" in Danzig kampffähig blieben, Vorteile.

Die Dänen wurden dadurch gezwungen, mit für sie enormen Kosten ein Dampfgeschwader von 12 großen Schiffen in Dienst zu halten, um nur die möglichen Angriffe der Preußen abzuwehren, ohne den Operationen ihrer Landarmee irgend wesentliche Unterstützung gewähren zu können, während sie andrerseits auch nicht im stande waren, die preußischen Küsten effektiv zu blockieren und dadurch den Seehandel schwer zu schädigen.

Die Aufgabe der preußischen Marine war es, eine solche Blockade abzuwehren und die Hauptmacht der feindlichen Seestreitkräfte von einer Kooperation mit ihrer Landmacht abzuhalten. Diese Aufgabe erfüllte sie ehrenvoll und leistete damit, was billigerweise von ihr verlangt werden konnte. Wo es im weiteren Verlauf des Krieges die Umstände irgend gestatteten, bot sie den Dänen den Kampf an. Daß diese ihn nicht annahmen, war nicht Schuld der Preußen. Hätten sie mehr Schiffe gehabt, würden sie den Kampf erzwungen und auch gesiegt haben, dafür hatten sie bei Jasmund den glänzenden Beweis geliefert.

Am 27. März übernahm Prinz Adalbert den Oberbefehl über sämtliche in Dienst gestellte Kriegsfahrzeuge und heißte seine Flagge auf dem inzwischen mit zwei gezogenen 12 Pfündern bewaffneten schnellen Aviso „Grille".

Einigemale erschienen sechs große dänische Schiffe auf 2 bis 3 Meilen Entfernung vor Swinemünde, verschwanden aber sofort, als sie sahen, daß die Preußen Dampf aufmachten, und ebenso wenig hielt eine Fregatte stand, als der Prinz ihr mit „Grille" und einer Division Kanonenboote bei Dornbusch ein Gefecht anbot.

Am 7. April war die „Vineta" so weit gediehen, um ihre Probefahrten in See bis Pillau ausdehnen zu können, sah jedoch keine feindlichen Schiffe. Um ihre Vereinigung mit den Schiffen in

Swinemünde zu verhindern, hatten die Dänen bei Jershöfd ein Geschwader von fünf Schiffen mit 60 Kanonen gegen 30 der „Vineta" stationiert; sie wurden also tüchtig in Atem gehalten. Ihre übrigen Schiffe waren aber vor allem darauf bedacht, die preußischen Kanonenboote an einem Uebergange nach Schleswig zu hindern, was ihnen auch gelang.

Am 14. April nahm der Prinz Admiral eine Rekognoszierung mit „Grille" und fünf Kanonenbooten, sowie mit „Arkona" und „Nymphe" vor. Letztere beide gingen ostwärts, da sie aber auch jenseits der Oie keine Feinde entdeckten, kehrten sie nachmittags nach Swinemünde zurück. Den Kanonenbooten wies der Prinz Station bei Thiessow an, und lief dann mit der „Grille" noch einige Meilen nordwärts. Dort traf er bei Jasmund „Skjold" und „Själland", während 4 andere Schiffe weiter nördlich lagen.

Der Prinz besann sich keinen Augenblick, die beiden ersteren zu engagieren, und es entspann sich nun ein Gefecht, wie die Seekriegsgeschichte wohl kein zweites aufzuweisen hat. Ein Avisoschiffchen mit zwei Geschützen schlug sich fast zwei Stunden lang mit zwei großen Kriegsfahrzeugen von zusammen 108 Kanonen. Vermöge ihrer Schnelligkeit konnte die „Grille" ihre Entfernung wählen, hielt sich auf ungefähr 4000 Schritt der Tragweite ihrer gezogenen Geschütze, und feuerte 30 Schuß, von denen zwei Treffer beobachtet wurden, gegen 300 der Dänen. Zwei Granaten platzten zwar in unmittelbarer Nähe, so daß deren Splitter den Preußen um die Köpfe flogen, allein Schaden richteten sie weiter nicht an. Der Prinz suchte die Dänen nach Swinemünde zu locken, wo „Arkona" und „Nymphe" zwei Meilen vor dem Hafen Aufstellung genommen, allein der Feind nahm den Kampf nicht an und steuerte nordwärts ab.

Wenn dies Gefecht in materieller Beziehung auch nur geringe Folgen hatte, zeigte es doch andrerseits, welch wichtiger Faktor die Schnelligkeit der Schiffe in einer Seeschlacht ist. Das geschwindere Schiff hat den halben Sieg — caeteris paribus — stets auf seiner Seite, ja es braucht sich, wie dies die „Grille" gezeigt, nie davor zu scheuen, einen an Geschützzahl überlegenen Feind anzugreifen, weil ihm immer Aussicht auf Erfolg bleibt. Er kann die ihm günstigste Zeit und den Ort bestimmen, die für seine Geschütze passende Entfernung wählen, dieselbe unabhängig von den Manövern des Gegners nach

Belieben verringern oder vergrößern und den Kampf abbrechen, sobald ihm dies passend erscheint. Es kann nie vom Feinde zum Gefecht gezwungen werden, wohl aber diesen dazu nötigen und hat dabei alle Chancen eines eventuellen Sieges in der Hand. Eine der wichtigsten Eigenschaften eines Kriegsschiffes ist größtmögliche Schnelligkeit, und wir sehen deshalb seither alle Nationen darin wetteifern, diesen Vorteil zu erlangen. Was in den letzten 30 Jahren in dieser Beziehung geleistet ist, zeigt ein Vergleich zwischen damals und jetzt. Damals besaß die „Grille" eine Schnelligkeit von 15 Knoten (3¾ deutsche Meilen in der Stunde) und stand unerreicht da; jetzt haben wir kleine Kreuzer, die als Nachrichtenschiffe dienen, wie z. B. die „Hela", die 22, geschützte große Kreuzer, wie „Kaiserin Augusta", die 22½ und Torpedoboote, die 28 Knoten laufen, während die schweren Panzerschiffe es über 18 und die Panzerkreuzer (Fürst Bismarck) es über 19 bringen. Mit Stolz dürfen wir sagen, daß wir in Deutschland in dieser Beziehung nicht nur anderen Nationen ebenbürtig, sondern ihnen voran sind. Nicht nur im Kriegsschiffbau, sondern auch in dem von denjenigen Handelsschiffen, die im Kriegsfalle als Hilfskreuzer dienen, haben wir alle übrigen Nationen überflügelt. Der „Kaiser Wilhelm der Große" ist das größte, schönste und schnellste Schiff, das bis jetzt existiert.

Man liest zwar öfter von 30 und 32 Knoten, die englische Torpedobootzerstörer gemacht haben sollen, allein da muß man stets mindestens 3—4 Knoten abziehen, weil bei den Probefahrten die deutsche Messung wahr, die englische es aber nicht ist.

Am 24. April hatte die „Grille" abermals in der Nähe von Posthaus einen Zusammenstoß mit der dänischen Fregatte „Tordenskjold." Der Prinz ging mit ihr und zwei Divisionen Kanonenbooten auf diese zu, lief den Booten aber bedeutend voraus und griff die Fregatte allein auf 4000 Schritt Entfernung an. Sie erwiderte das Feuer nicht, machte kehrt und steuerte seewärts, verfolgt von der „Grille" bis auf den halben Weg nach Moen, als einige schwere Schiffe sich von Westen näherten und den Rückzug der letzteren bedrohten, wodurch sie zur Umkehr bewogen wurde. Während der Verfolgung hatte sie beständig auf die Fregatte geschossen, diese auch endlich das Feuer mit ihren Heckgeschützen erwidert, aber ohne jeden Erfolg, da

sie nicht so weit trugen, während von der „Grille" drei Treffer beobachtet wurden. Die Kanonenboote hatten nicht folgen können und deswegen nicht Teil am Gefechte genommen, so daß dem kleinen tapferen Schiff der Ruhm verblieb, allein eine Fregatte von 34 Kanonen in die Flucht geschlagen zu haben.

Das dänische Marineministerium gab bekannt, daß dem „Tordenskjold" durch die „Grille" ein Want (Haltetau der Masten) abgeschossen sei; daß er aber fünf Tote und neun Verwundete gehabt, sowie daß sein Fockmast in der Batterie zersplittert wurde, war zwar offiziell nicht zugegeben, aber, wie später bekannt wurde, eine Thatsache. Die preußischen 12 Pfünder müssen deshalb doch wohl gut getroffen haben.

Dies war die letzte Aktion des preußischen Geschwaders in der Ostsee vor dem Waffenstillstande vom 12. Juni. In der Nordsee nahmen noch die im Mittelmeer detachiert gewesenen Raddampfer „Pr. Adler" und die beiden großen Kanonenboote „Blitz" und „Basilisk" in Verein mit den Oesterreichern Teil an dem Seegefecht bei Helgoland, worüber an anderem Orte das Nähere gesagt ist.

Seit Anfang Mai war das dänische Geschwader bei Rügen noch durch eine Panzerkorvette „Dannebrog" von 15 Kanonen, darunter zwei 100 Pfünder, verstärkt. Es wurde viel Rühmens davon gemacht, und sollte das Schiff auch 14 Knoten laufen, aber die Sache muß doch wohl einen Haken gehabt haben. Sonst wäre es unbegreiflich, weshalb die Dänen das so hoch belobte und unverwundbare Schiff nicht einmal in das Gefecht brachten, das ihnen so oft von den Preußen angeboten war. Es mußte ihnen doch alles daran liegen, die Schlappe vom 17. März auszuwetzen und womöglich die preußische Seemacht zu vernichten. Wenn sich alles so verhielt, wie gesagt wurde, konnte sich der „Dannebrog" vor Swinemünde legen, und wenn die Preußen nicht herauskamen, sie im Hafen mit seinen 100 Pfündern vernichten, während er durch seinen Panzer geschützt war. Daß aber nichts dergleichen geschah, beweist zur Genüge die Minderwertigkeit des „Dannebrog".

Am 6. Juni besuchte König Wilhelm in Begleitung des Kronprinzen und der Kronprinzessin Swinemünde und hielt eine Revue über die Flotte ab. Es war dies der erste Besuch, den die Marine

von seiten des Königs erhielt und als solcher an und für sich schon bedeutungsvoll. Er wurde aber für die Flotte und ihre Zukunft noch um so wichtiger, als der König in einer Ansprache Offizieren und Mannschaften seine volle Anerkennung und seinen Dank für die bewiesene Haltung aussprach und die in den verschiedenen Gefechten dargethane Tapferkeit belobte, wodurch sich die Marine der Armee würdig angereiht habe. Er bezeichnete den 17. März als den eigentlichen Stiftungstag der Marine und deutete an, daß jetzt eine beträchtliche Verstärkung derselben in Aussicht genommen werden solle.

Offenbar war der König von dem guten Geiste, der Disziplin und inneren Ordnung auf den Schiffen, sowie von der großen Präzision und Schnelligkeit der einzelnen Manöver auf das Angenehmste überrascht und erfreut, und zögerte auch nicht, dies in Ausdrücken zu erkennen zu geben, welche für die Zukunft der Marine das Beste hoffen ließen und ihre Angehörigen mit gerechtem Stolze und frischem Mute erfüllten. Durften sie doch nach den Worten des Königs die feste Hoffnung hegen, daß der Widerstand in den oberen Kreisen, mit denen Prinz Adalbert in Bezug auf die von ihm angestrebte Vergrößerung der Marine so lange zu kämpfen hatte, jetzt endgiltig gebrochen sei.

Nach dem Scheitern der Londoner Konferenzen und nach Ablauf der bis zum 26. Juni verlängerten Waffenruhe, rüstete man sich auf beiden Seiten auch zur Wiederaufnahme des Kampfes zur See. Das alliierte Nordseegeschwader wurde durch das österreichische Schraubenlinienschiff „Kaiser" von 91 Kanonen, die Panzerfregatte „Don Juan d'Austria" von 16, Schraubenkorvette „Friedrich" von 12, einen Raddampfer und 2 Schraubenkanonenboote von je sechs Geschützen sowie preußischerseits durch die ursprünglich für die konföderierten Staaten Nordamerikas in Frankreich gebaute, aber von Preußen angekaufte Schraubenkorvette „Augusta" von 14 Kanonen verstärkt. Die ganze Flotte stand unter Befehl des österreichischen Admirals von Wüllerstorff während die Ostseestreitkräfte dieselben blieben und sich am 2. Juli noch ein Renkontre mit den Dänen zwischen der Fregatte „Tordenskjold" und Raddampfer „Hecla" und der preußischen dritten Kanonenbootsdivision abspielte. Die Boote gingen auf die beiden

Schiffe zu, und diese kamen ihnen anfänglich entgegen, stoppten aber bald und jene mußten sich über 2 Meilen von der Küste entfernen, um zum Schuß zu kommen. Sie stellten sich in Querlinie auf und begannen auf 3200 Schritt das Feuer. Die Dänen antworteten teils mit Breitseiten, teils mit Einzelschüssen. Zuerst lagen sie quer gegen die Preußen, machten dann aber ein halbe Wendung und schienen direkt auf sie zukommen zu wollen. Als sie jedoch sahen, daß das Manöver seinen Zweck verfehlte und die Boote ruhig liegen blieben, um weiter zu schießen, legten sie sich wieder quer. Sie waren dadurch 400 Schritt näher gekommen, vergrößerten jedoch ihre Distanz wieder zusehends, da die preußischen Granaten ihnen hart zusetzen mochten. Auf den Booten wurden während des Gefechts mehrere Geschütze durch Springen der Verschlußthüren unbrauchbar. Es waren die ersten für die Marine gelieferten gezogenen 24 Pfünder mit Kolbenverschluß und letzterer noch mit Mängeln behaftet, die erst später durch Einführung des Keilverschlusses beseitigt wurden. Als jedoch das fünfte Geschütz unbrauchbar wurde, hielt es der Kommandeur der Division für angezeigt, sich langsam mehr unter Land zurückzuziehen, da er jetzt nur noch mit 5 Kanonen 40 feindlichen gegenüberstand. Die Dänen folgten jedoch nicht, sondern hielten im Gegenteil nordwärts ab.

Die Preußen gaben 46 Schüsse ab und beobachteten 8 Treffer, jedoch ist über den feindlichen Verlust nichts bekannt geworden. Die Ersteren hatten keinen, nur waren zwei Kanonenboote in der Bordwand unbedeutend durch Granatsplitter beschädigt worden. Vier Granaten sprangen wenige Schritte vor den Booten, und der „Sperber" wurde von einer derselben ganz von Wasser überschüttet, alle übrigen gingen über ihnen fort, oft in beträchtlicher Höhe. Die Seitenrichtung war ebenso genau, wie bei Jasmund, wo ebenfalls die meisten Granaten zu hoch gingen, mithin lag das Fehlschießen der Dänen entweder an zu großer Ladung oder an falscher Distanzmessung.

Dies war der letzte Zusammenstoß in der Ostsee, da die Dänen nach der Einnahme von Alsen Mitte Juli um abermaligen Waffenstillstand baten, der zum Frieden führte.

Nach Ankunft des österreichischen Geschwaders hatten sie sich aus der Nordsee zurückgezogen, weil sie jetzt den Verbündeten dort nicht

mehr gewachsen waren; da jedoch die Einigung sich noch mehrere Tage hinzog, benützte dies das verbündete Nordseegeschwader, um noch einen vorzüglichen Koup zu vollführen, bei dem das preußische Kanonenboot „Blitz" unter Kapitänlieutenant Maclean eine hervorragende Rolle spielte. Die friesischen Inseln Sylt, Föhr und Amrum waren noch in der Gewalt der Dänen, teils von Truppen besetzt, teils durch eine aus sechs Ruder-Kanonenbooten, zwei bewaffneten kleinen Dampfern, 12-Zoll-Kuttern und noch anderen Fahrzeugen bestehende Flottille unter Kapitänlieutenant Hammer seewärts beschützt, und es galt, sowohl die Inseln wie die Flottille zu nehmen. Da der Waffenstillstand erwartet wurde, mußte man die Sache rasch und energisch anfassen, aber wegen der seichten Wasserverhältnisse konnte sie nur mit Schiffen von geringem Tiefgang und von Landtruppen durchgeführt werden.

Die österreichischen Kanonenboote „Wall" und „Seehund", sowie die „preußischen „Basilisk" und „Blitz" nebst einer an Land etablierten Batterie von vier Landungsgeschützen schlossen an der Nordspitze von Sylt das Fahrwasser zur Reede von List, um ein Entweichen Hammers zu verhindern. Nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten gelang es am 13. früh zwei Kompagnien eines österreichschen Jägerbataillons in kleinen Booten vom Festlande auf Sylt zu landen, das von den dänischen Truppen verlassen war, während Hammer seine Flottille zwischen Föhr und dem Festlande zusammenzog.

Er wurde hier zur Uebergabe durch einen österreichischen Offizier aufgefordert, da er ringsum abgeschnitten war. Er lehnte dies jedoch ab, wenn ihm nicht gestattet würde, seine Kanonenboote in die Luft zu sprengen und mit seinen gesamten Mannschaften auf den beiden Dampfern freien Abzug zu erhalten. Dies wurde nun wieder österreichischerseits verweigert und versucht, den dänischen Fahrzeugen näher zu kommen. Der „Basilisk" blieb im Lister Tief, um Hammer den Weg nach Norden abzuschneiden, und die drei anderen Kanonenboote gingen südlich längs der Küste von Sylt, um wenn möglich zwischen Amrum und Sylt das durch Wegnahme der Seezeichen unkenntlich gemachte Fahrwasser aufzufinden, durch das sie direkt nach Wyk auf Föhr gelangen konnten. Man fand die Rinne und war am 17. bis auf eine Meile von Wyk gekommen. Hier erschien

Hammer auf seinem Dampfer „Limfiord" unter Parlamentärflagge und bat um Einstellung der Feindseligkeiten, da er Nachricht von dem Abschlusse eines Waffenstillstandes habe. Da den Oesterreichern hiervon noch nichts bekannt war und auch Erkundigungen in Dagebüll und Tondern die Nachricht nicht bestätigten, so wurde beschlossen, daß der „Blitz" mit 150 Jägern und 20 Marinesoldaten sich nachts der Küste so weit wie möglich nähern und die Truppen an Land setzen sollten. Dies geschah; es stießen 80 Matrosen von dem inzwischen eingetroffenen österreichischen Raddampfer „Elisabeth" zu den Landtruppen und diese marschierten auf Wyk, wo sie 4 Uhr morgens eintrafen.

Hammer ward mitgeteilt, daß am 18. um 6 Uhr frühe die Feindseligkeiten beginnen würden, wenn bis dahin keine Nachricht vom Abschluß des Waffenstillstandes eingetroffen sei, und da diese ausblieb, eröffneten die „Elisabeth" und die drei Kanonenboote Punkt 6 Uhr das Feuer auf die Hammersche Flottille auf 4800 Schritt.

Unterdessen hatte der „Blitz" einen Lotsen erhalten, der ihn noch 1000 Schritt näher an den Feind brachte, wohin ihm die übrigen verbündeten Schiffe wegen ihres größeren Tiefganges nicht zu folgen vermochten. Von den Booten der Alliirten wurden im Laufe des Tages drei Zollkuttur der Flotille, sowie eine Brigg und ein Schuner, beides Prisen des Hammer ohne Blutvergießen genommen, während dieser sich mit seinen übrigen Schiffen nordwärts außer Schußweite zurückzog.

Nachmittags erschien ein Boot des englischen Dampfaviso „Salamis" unter Parlamentärflagge vor Wyk, welcher angeblich Nachrichten über den Waffenstillstand und Depeschen für Hammer bringen wollte. Man kannte jedoch von diesen englischen Vermittlungsgesuchen zu Gunsten der Dänen genug, um das Boot scharf abzuweisen und es unter Eskorte wieder nach See zu bringen.

Am 19. wurde Hammer nochmals zur Uebergabe aufgefordert, er erwiderte, er würde sich so lange halten, wie seine Lebensmittel reichten. Infolgedessen wurde beschlossen, ihn mittels eines von Husum requirierten flachgehenden Dampfers und auf Yachten gestellter Bootsgeschütze am nächsten Morgen direkt anzugreifen. Indessen kam es nicht dazu, denn schon in der Nacht traf die Nachricht

ein, daß Hammer sich dem „Blitz" ergeben habe. Diesem war es am Abend trotz des schlechten Wetters und schwierigen Wassers gelungen, soweit vorzuarbeiten, daß er am anderen Morgen die gesamte Flotille in Grund schießen konnte und daraufhin hatte Hammer seinen Widerstand aufgegeben. Sämtliche Fahrzeuge, sowie sieben Offiziere mit 185 Mann und damit auch die friesischen Inseln fielen in die Hände der Sieger.

Es war dies die letzte Waffenthat der Alliirten im Kriege und gab ihm einen würdigen Abschluß. Die letzten Teile Schleswig-Holsteins wurden dadurch den Dänen entrissen, und damit das ganze Herzogtum durch deutsche Waffen erobert.

Wenngleich bei der Affaire kein Blut vergossen wurde, war der glückliche Ausgang dem kühnen ausdauernden Mute der alliirten Flottille zu danken, und bleibt eine ruhmvolle That. Der „Blitz" trug wesentlich zum Erfolge bei; seiner geschickten Führung bei so schwierigen Witterungs- und Wasserverhältnissen gebührte ein bedeutender Anteil an dem Erfolge, der den Abschluß des Krieges bildete, und durch welchen sich die preußische Marine, wie schon im Gefechte bei Helgoland, Sympathie und Anerkennung auch an der deutschen Nordseeküste erworben hatte.

Die Waffenstillstandsgerüchte, welche Hammer vernommen haben wollte, bewahrheiteten sich zwar, für ihn aber leider 24 Stunden zu spät; erst am 20. baten die Dänen um Einstellung der Feindseligkeiten behufs Einleitung von Friedensverhandlungen. Indessen waren ihre Vorschläge derart, daß jeden Augenblick der Wiederausbruch des Krieges befürchtet werden konnte und die Alliierten sich energisch darauf vorbereiteten, alsdann einen Schlag gegen Dänemark zu führen, der dieses vernichten mußte, und aus einer kombinierten Aktion der verbündeten Armee und Flotte bestehen sollte. 1500 Boote lagen bereit, um die preußische Armee an verschiedenen Punkten nach Fühnen überzuführen, und die vereinigten Flotten sollten sich gleichzeitig auf die dänische Seemacht werfen, um sie entweder zu zerstören, oder wenigstens davon abzuhalten, den Rückzug der dänischen Truppen zu decken, so daß mit Einnahme der Insel jene gefangen genommen werden mußten.

Der Plan war kühn, aber seine Kühnheit bürgte für das Ge-

lingen. Von der preußischen Marine wäre vielleicht die Hälfte der Schiffe, möglicherweise noch mehr dabei zu Grunde gegangen, aber hier war ein großes Ziel zu erreichen; das Opfer wäre durch einen mächtigen Erfolg aufgewogen, und der Friede dann in Kopenhagen diktiert worden.

Die preußischen Schiffe lagen Tag und Nacht fertig, um auf Befehl in See zu gehen. Mit Spannung und Ungeduld erwarteten sie denselben, um die ehrenvolle Aufgabe, die ihnen nach allen Anzeichen zugewiesen war, mit echt preußischem Mute und Tapferkeit zu lösen, allein ihre Hoffnung wurde nicht erfüllt.

Die Dänen mußten Kunde von den getroffenen Vorbereitungen erhalten haben. Die Einnahme von Alsen war noch zu frisch im Gedächtnis, die preußische Marine hatte verschiedentlich bewiesen, daß sie der Armee an Thatkraft nicht nach stand; der Verlust des ganzen Heeres auf Fühnen stand auf dem Spiel und der Weg nach Kopenhagen offen, wenn die Flotte geschlagen oder wenigstens zum größten Teile kampfunfähig gemacht wurde. So stimmten sie dann in letzter Stunde ihren Hochmut bedeutend herab, machten annehmbare Vorschläge, und am 1. August wurde ein dreimonatlicher Waffenstillstand vereinbart, der schließlich zum Frieden führte und die Herzogtümer wieder deutsch machte.

König Wilhelm hatte bei der Revue in Swinemünde zugesagt, daß fortan für die Marine durch Beschaffung von Schiffen besser gesorgt werden sollte, als bisher, und den königlichen Worten folgte die That. Aber auch im Volke hatte das Verhalten der jungen Waffe im Kriege wieder reges Interesse für sie geweckt, das sich in erneuten Geldsammlungen für dieselbe lebhaft kund gab. Sie brachten bis Mitte Juni 1865 nicht weniger als 458,536 Thaler, für welche das Marineministerium das Panzerschiff „Arminius" in England erbauen ließ. Dies Schiff gehörte zu der Klasse der in Nordamerika konstruierten „Monitors", von denen der erste einen so entscheidenden Einfluß auf die Besiegung der Südstaaten durch Zerstörung ihrer Panzerfregatte „Merrimac" geübt hatte, und von der man sich für die Küstenverteidigung besondern Nutzen versprach. Es waren dies gepanzerte Fahrzeuge (12½ cm) mit niedrigem Bord, um eine geringe Zielfläche zu geben, nicht zu großem Tiefgang, mit einem

Sporn zum Rammen versehen und drehbaren gepanzerten Türmen, aus denen paarweise fest eingebaute schwere Geschütze feuerten.

Außer diesem aus freiwilligen Beiträgen beschafften Panzerschiffe, kaufte die preußische Regierung noch ein zweites, den „Prinz Adalbert", sowie die Dampfkorvette „Viktoria", ein Schwesterschiff der bereits erwähnten „Augusta". Alle drei waren ursprünglich für die Konföderierten in Bordeaux gebaut, konnten aber nach Beendigung des nordamerikanischen Sezessionskrieges nicht mehr zur Ablieferung gelangen und während des ersten Waffenstillstandes nur die bereits fertige „Augusta" in preußische Hände übergehen, während die damals noch nicht ganz vollendeten „Prinz Adalbert" und „Viktoria" erst nach dem Friedensschlusse in unsere Marine übergeführt wurden.

Der „Prinz Adalbert" war keine besondere Acquisition. Er hatte feste Türme, so daß man nur mit dem Schiffe selbst die Geschützrichtung nehmen konnte, während man mit den sich drehenden Türmen des „Arminius" auch bei dem sich nicht bewegenden Schiffe den ganzen Horizont zu bestreichen vermochte, war schwächer armiert, nicht so solide gebaut, wie jener und auch langsamer; aber in jenem Anfangsstadium der gepanzerten Schiffe wiesen diese noch vielfache Mängel auf, und man mußte froh sein, bei länger dauerndem Kriege mit Dänemark überhaupt in den Besitz von Panzerschiffen zu kommen.

Eine ungleich bedeutendere Verstärkung der preußischen Marine wurde aber 1865 durch die Bestellung von zwei großen Panzerfregatten „Kronprinz" und „Friedrich Karl" in Aussicht genommen, von je 16 achtzölligen (21 cm) gezogenen Geschützen und 13 cm Panzer. Die erste wurde in England, die zweite in Frankreich gebaut, da unsere heimischen Werften und industriellen Werke für den Bau so schwerer Schlachtschiffe damals noch nicht eingerichtet waren, kamen aber erst 1867 zur Ablieferung.

Der preußisch-österreichische Krieg versetzte abermals einen Teil der Marine in kriegerische Thätigkeit, wenngleich dieselbe wie der Krieg selbst nur von kurzer Dauer war und auch unblutig verlief. Der „Arminius" unter meinem Kommando war dabei beteiligt und wenn er auch selbst keinen Schuß feuerte, unterstützte und erleichterte die bloße moralische Wirkung seines Erscheinens die Operationen der Landarmee im Norden Hannovers wesentlich.

Da Anfang Juni 1866 der Ausbruch des Krieges drohte, wurde er mit den Kanonenbooten „Cyklop“, „Tiger“, „Wolf“ und dem Aviso „Loreley“ von Kiel nach der Elbe geschickt und dem in Holstein eingerückten General v. Manteuffel unterstellt. Die Schiffe waren am 12. Juni auf der Elbe eingetroffen, und die Ereignisse folgten sich jetzt sehr schnell. Am selben Tage verließen die Oesterreicher Holstein und marschierten nach Hannover über Wilhelmsburg. Der Bundesbeschluß am 14. Juni erklärte den Krieg gegen Preußen, und da Hannover dessen Ultimatum am 15. ablehnte, rückte Manteuffel an diesem und dem folgenden Tage in Hannover ein, wobei die Flottille ersprießliche Dienste leistete, indem sie in 10 Stunden nahe an 14,000 Mann Infanterie über die dort 1½ Meilen breite Elbe setzte, während der Rest des Korps über die Fähre und die Insel Wilhelmsburg marschierte. Es zeigte sich hier einmal wieder die bekannte „affenartige“ Geschwindigkeit der Preußen, welche so wesentlich zu deren schnellen Siegen beitrug.

Die Flotille dehnte ihre Thätigkeit unterdessen auf den Norden Hannovers aus. Es galt zunächst zwei Strandbatterien bei Brunshausen und Grauerort mit 6 bezw. 4 schweren Bombengeschützen bewaffnet, unschädlich zu machen, und ging deshalb der „Arminius“ mit dem „Cyclop“ am 16. abends die Elbe hinunter, um mit Tagesanbruch die betreffenden Geschütze zu vernageln und dann nach Altona zurückzufahren. Hannover hatte leichtsinniger Weise Preußen den Krieg erklärt, war aber gar nicht darauf vorbereitet, und es herrschte ein solcher Schlendrian, daß bei den beiden Strandbatterien nicht einmal ein Posten vorgefunden wurde und ihre Unbrauchbarmachung ohne jeden Widerstand stattfinden konnte.

Am 17. abends wurde das Füsilier-Bataillon vom 25. Regiment unter Oberstlieutenant von Cranach auf der „Loreley“, dem „Cyclop“ und einem Privatdampfer eingeschifft, um die Festung Stade zu überrumpeln. Auch hier waren alle Vorsichtsmaßregeln unterlassen, da niemand ein so schnelles Erscheinen der Preußen für möglich gehalten hatte; die Thore waren allerdings verschlossen als jene in der Nacht eintrafen, doch wurden sie alsbald von den darauf vorbereiteten Heizern der „Loreley“ eingeschlagen, der verblüffte

Wachtposten entfloh schleunigst und Stade gelangte auf diese Weise ohne Schwertstreich in den Besitz der Preußen.

Am selben Abend ging der „Arminius" nach der Weser ab, um mit Güte oder Gewalt die Weserforts zu nehmen und ebenso mit den Emsbefestigungen zu verfahren, während „Loreley" und „Cyclop" Befehl erhielten, ihm nach der Einnahme von Stade nach der Weser zu folgen, und „Tiger" und „Wolf" nach der Ems gehen sollten.

In der Nacht erhob sich jedoch ein so heftiger Sturm, daß die Wellen auf der Unterelbe über die niedrigen Bordwände des „Arminius" brachen und das Schiff bei Otterndorf zu Anker gehen mußte, weil der Lotse erklärte, es bei solchem Wetter und in der Dunkelheit nicht weiter bringen zu können. Mit Tagesgrauen ging es zwar wieder am 18. vorwärts, aber da der Sturm nicht nachgelassen, kam man nicht weit und mußte erfahren, daß ein in starren Eisenpanzer eingeschnürter Monitor mit niedrigem Bord und ohne Elastizität in schwererem Seegange ein sehr ungemütliches Fahrzeug ist.

Etwa 2 Meilen unterhalb Cuxhafens beim ersten Feuerschiff stürzten die Wellen, denen das schwere Schiff nicht rechtzeitig auszuweichen vermochte, von allen Seiten über dessen Deck, drangen durch alle Luken in die unteren Räume, so daß die Pumpen es nicht mehr bewältigten und unter solchen Umständen blieb nichts anderes übrig, als nach Cuxhafen zurückzukehren, da zu dem schweren Weststurm sich auch noch die entgegenkommende Flut gesellte. Es war dies um so mehr zu bedauern, als die Nachricht eingetroffen war, daß an diesem Tage der Hannoversche Staatsschatz mit einem Bremer Lloyd-Dampfer nach England verschifft werden sollte, und der „Arminius" die Hoffnung gehegt hatte, denselben abzufangen, der ihm aber nun entging.

Erst am 19. ließ der Wind soweit nach, daß der Monitor es wagen konnte, in Begleitung der zu ihm gestoßenen „Loreley" und des „Cyclop" nach der Weser abzugehen, aber er war nahe daran, von einem großen Unglück heimgesucht zu werden, wenn nicht gar verloren zu gehen. Die See war trotz des abnehmenden Windes nämlich noch so aufgeregt, daß das ungefüge Schiff, das nur für

stilles Wasser gebaut oder vielmehr nur in ihm brauchbar war, so tief und schnell in ihr rollte, daß sie abwechselnd von beiden Seiten darüber hinstürzte und man fast schwindlig wurde. Das war zwar nichts weniger als angenehm, hätte sich aber noch ertragen lassen, jedoch eine weit schlimmere Folge war, daß bei den kurzen gewaltsamen Bewegungen ein Geschütz im vorderen Turm seine Befestigungen brach und die 7500 kg schwere Eisenmasse in ihrem Behälter hin- und herflog.

Das Schiff geriet dadurch in eine sehr kritische Lage. Leute konnten nicht in den Turm geschickt werden; sie wären einfach zerschmettert worden, und doch mußte schleunigst etwas geschehen, da die Gefahr vorlag, daß das Geschütz den Turm und die Bordwand durchbrach und dann das Schiff verloren gewesen wäre. Es wurde deshalb versucht, durch die runden Oeffnungen im Turmdeckel, durch welchen der Geschützkommandeur den Kopf steckte, um dem Turm die erforderliche Richtung zu geben, die mit ihren Matratzen und Decken zusammengeschnürten Hängematten zu werfen. In diesen elastischen Bündeln rannte sich das Geschütz allmählich tot und konnte nun wieder befestigt werden.

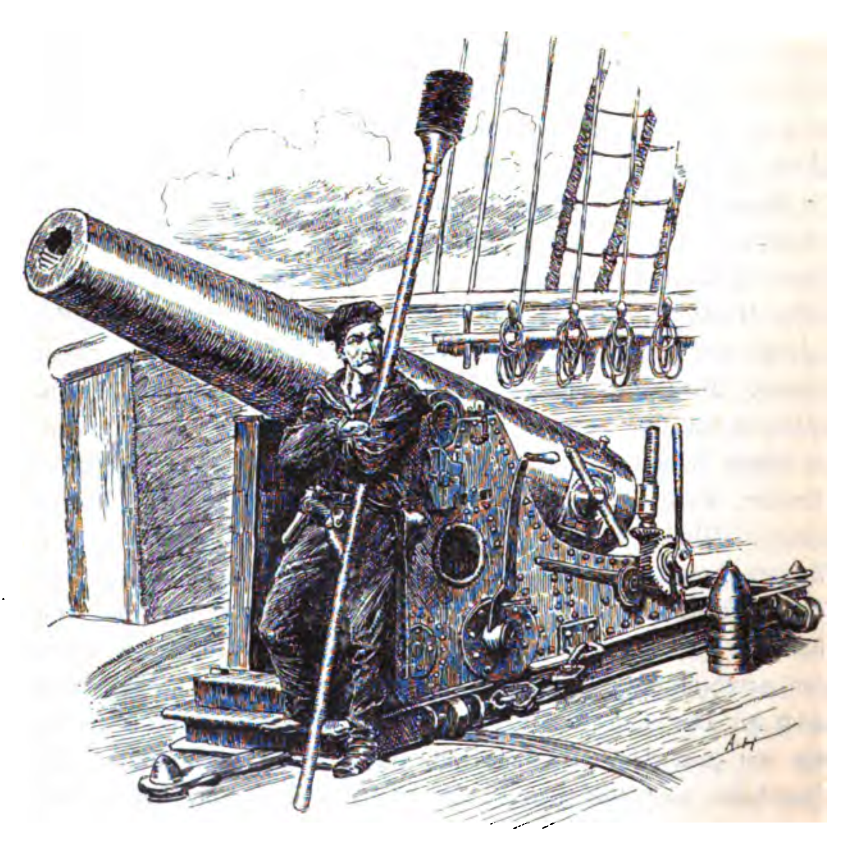
Bei Ankunft vor der Weser wurde die „Loreley" zur Rekognoszierung vorausgeschickt. Bei ihrer Rückkehr brachte sie die Nachricht, daß die drei Weserforts am Tage zuvor von ihren Besatzungen verlassen seien. Diese hatten wohl geahnt, daß die Befestigungen mit ihren veralteten und verwahrlosten Geschützen und invaliden Mauern durch die schweren Geschütze des „Arminius" sehr bald in Trümmerhaufen verwandelt wären, und hatten es vorgezogen, sich vorher in Sicherheit zu bringen. Die Forts wurden von den Seeleuten der Flottille besetzt und dabei 41 Belagerungsgeschütze nebst Munition erbeutet.

Bevor der „Arminius" sich nach der Ems begeben konnte, traf von dort die Nachricht ein, daß sich die dortigen Befestigungen mit 22 Geschützen und dem Kriegsmaterial den beiden kleinen Kanonenboten „Tiger" und „Wolf" ohne Schwertstreich ergeben hatten. Auch hier war durch die bevorstehende Ankunft des Panzerschiffes Blutvergießen verhindert, was nur freudig begrüßt werden konnte. Damit war die Thätigkeit der Marine in diesem Kriege beendet.

Durch das im August 1866 von den beiden Kammern angenommene Indemnitätsgesetz wurden alle seither von der Marine gemachten und von den Kammern verweigerten Ausgaben bewilligt, und die Notwendigkeit ihrer Vergrößerung dadurch anerkannt, daß die Kammern für die ordentlichen Ausgaben pro 1867 — 1,834,757, für die außerordentlichen 6,623,000 Thaler auswarfen. Ein günstiger Zufall wollte es, daß Preußen sich mit diesen bereitgestellten Mitteln zu Anfang des Jahres 1867 in den Besitz einer Panzerfregatte setzen konnte, die damals zu den größten und stärksten der Welt gehörte. Es war dies der „König Wilhelm", ursprünglich in England von der Türkei bestellt, aber wegen Geldmangels nicht abgeliefert. Preußen erwarb das Schiff für die Summe von 3½ Millionen Thalern und verstärkte damit seine Marine in außerordentlicher Weise. Der „König Wilhelm" war sowohl offensiv wie defensiv damals eine gewaltige Kriegsmaschine, denen wenig andere gewachsen waren. Die Panzerung des 340 Fuß langen Schiffes betrug 21 cm, während fast alle bis dahin erbauten nicht mehr als 15 cm hatten, es führte dreiundzwanzig 24 cm Krupp'sche Hinterlader und lief 15 Knoten, stand also auch an Geschwindigkeit allen älteren Panzern voran. Mit ihm besaß also Preußen 1867 drei große und zwei kleinere Panzer, vier fertige Kreuzer-Fregatten und eine im Bau, vier Kreuzer-Korvetten, sowie schließlich noch eine größere im Bau, eine stattliche Zahl, die Preußen dem am 1. Juli 1867 ins Leben tretenden norddeutschen Bunde als Morgengabe darbrachte, während es nach der Verfassung den Oberbefehl über die Bundesmarine erhielt, die, um zu wirken, notwendig einheitlich geleitet werden mußte. Der Jadehafen und Kiel wurden Bundeskriegshäfen, alle seemännische Bevölkerung des Bundes vom Dienste im Landheere befreit und der Marine zur Verfügung gestellt, und endlich am 1. Oktober 1867 die Norddeutsche Kriegsflagge — schwarz-weiß-rot — auf allen in Dienst befindlichen Schiffen im In- und Auslande, sowie auf den verschiedenen Marine-Etablissements statt der preußischen geheißt.

Damit trat für die Marine eine ungemein günstige Wendung ein, wie sie noch kurz zuvor kaum vorauszusehen war, und es eröffnete sich für sie eine aussichtsvolle Zukunft. Preußen hatte für ihre Hebung und Vermehrung gethan, was irgendwie in seinen

Kräften stand; immerhin gestatteten aber seine finanziellen Kräfte nicht, ein gewisses Maß zu überschreiten, und es allein war außer stande, eine solche Marine zu schaffen, wie sie im Konflikt mit einer größeren Seemacht durchaus notwendig war, um ihre Zwecke zu erfüllen und die deutschen Küsten und Meere wirksam zu schützen.



Krupp'scher 72-Pfünder.

Das war jetzt anders geworden, die Kosten wurden fortan von ganz Norddeutschland getragen, und da dasselbe durchaus nicht knauserte, konnte nunmehr eine angemessene Flotte erstehen. Es wurden die Mittel bereit gestellt, um innerhalb zehn Jahren eine Wehrkraft zur See zu schaffen, die der Machtstellung des Norddeutschen Bundes entsprach. Sie sollte 16 Panzerschiffe für die Schlachtflotte, 20 Kreuzer-

Fregatten und Korvetten für den Auslandsdienst, sowie 8 Avisos und 22 Dampfkanonenboote umfassen. Ebenso wurden die Mittel zum schleunigen Ausbau der beiden Kriegshäfen bewilligt.

So war denn endlich erreicht, was vor 20 Jahren das deutsche Volk vergebens erstrebt hatte, eine deutsche Flotte, ihr eine feste Grundlage gegeben und ihre Zukunft gesichert. Wohl durfte Prinz Adalbert mit Genugthuung auf die Schöpfung blicken, die hauptsächlich sein Werk war, denn nur seiner Hingabe, seiner unermüdlichen Thatkraft und Ausdauer war es zu danken, daß die Marine nicht verkümmert und daß bei ihrer jetzt bevorstehenden bedeutenden Vergrößerung auch die nötige Anzahl von Offizieren und Mannschaften vorhanden war, um sie bemannen zu können. Die auf Betrieb des Prinz-Admiral veranlaßte Schulung des Personals auf häufigen und langen Reisen trug jetzt ihre Früchte.

Auch in den nächsten Jahren setzte sich diese Schulung fort; fast drei Viertel der vorhandenen Schiffe befanden sich beständig in Dienst und wurden in ferne Meere entsandt. Es wurden sehr große Anforderungen an die Leistungen des Personals gestellt, aber dasselbe auch in hohem Grade ausgebildet und zu tüchtigen Kriegsseeleuten erzogen, auf die sich das Vaterland in Zukunft verlassen konnte.

Diesen Friedensdienst unterbrach jedoch plötzlich der französische Krieg und er brachte die Marine in eine sehr schlimme Lage. Die drei großen Panzer „König Wilhelm", „Kronprinz" und „Friedrich Karl" waren der vierfachen Uebermacht der Franzosen gegenüber umso weniger im stande, sich mit letzterer auf offenem Meere zu schlagen, als zwei derselben beschädigt waren. Der Prinz-Admiral beabsichtigte mit den Panzern eine Probefahrt nach den Azoren zu machen. Bei der Ausfahrt geriet aber der „Friedrich Karl" durch falsche Anweisung des dänischen Lotsen im großen Belt auf steinigen Grund und brach dabei zwei seiner vier Schraubenflügel. Seine Geschwindigkeit wurde dadurch bedeutend gemindert, und da die Neuanfertigung der Flügel in England, auf das wir damals aus Mangel eigener Anstalten angewiesen waren, Monate beanspruchte, so wurde davon abgesehen. Da der politische Himmel vollständig klar war, und niemand an den Ausbruch eines Krieges dachte, kam es bei der bevorstehenden Probefahrt nicht darauf an, ob das Schiff

zwei Knoten weniger lief oder nicht. Doch wurden die Schiffe, welche in Pylmouth gedockt hatten, länger in England aufgehalten, als anfänglich bestimmt war, weil sich herausstellte, daß der eine Cylinder des „König Wilhelm" einen Riß bekommen hatte. Durch provisorische Reparatur wurde zwar der Schaden ausgebessert, aber volle Dampfkraft konnte der Maschine doch nicht zugemutet werden. Als die Schiffe dann am 10. Juli Plymouth verließen, um ihre Reise fortzusetzen, liefen bereits vage Gerüchte um, daß kriegerische Verwickelungen mit Frankreich drohten. Der Prinz schickte deshalb das das Geschwader begleitende Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert" nach Dartmouth zu unserm Konsul voraus, um wo möglich etwas Gewisses durch unsern Gesandten in London zu erfahren. Der verlängerte Aufenthalt der Schiffe in England, der anfänglich auf ihnen sehr unangenehm vermerkt war, zeigte sich jedoch als ein Glücksfall, denn ohne ihn wäre das Geschwader von den Franzosen genommen oder vernichtet. Am 13. überbrachte der „Prinz Adalbert" so bedenkliche Nachrichten des Gesandten über den nahe bevorstehenden Kriegsausbruch, daß der Prinz es für angezeigt hielt, sofort umzukehren. Am 18. traf er in Wilhelmshaven ein und am 19. erfolgte die Kriegserklärung.

Wie später aus einer in St. Cloud aufgefundenen Depesche aus Brest vom 18. hervorging, ahnten die Franzosen nichts von der Umkehr des Prinzen. Sie glaubten vielmehr das Geschwader an diesem Tage noch im Kanal auf einer Reise nach den Azoren, und bereits fünf Tage nach der Kriegserklärung, am 24. Juli, lief eine aus 12 großen Panzerschiffen bestehende Flotte aus Cherbourg aus, um ersteres abzufangen. Wäre die Absicht gelungen, so hätte es nicht allein schlimm um unsere Marine, sondern auch um unsere Küsten und um den ganzen Ausgang des Krieges gestanden. Unsere Holzschiffe waren gegen die feindlichen Panzer wehrlos und kamen nicht in Betracht. Die Hafenbefestigungen von Kiel und Wilhelmshaven waren nur provisorischer und völlig unzureichender Natur, beide Häfen lagen dem Feinde offen; die Anlagen konnten von ihm zerstört werden, Bremen und Hamburg waren der Brandschatzung preisgegeben, die Franzosen konnten dann in Jade, Weser und Elbe ihre beabsichtigte Landung von 30000 Mann bequem ausführen, und der Gang des Krieges wäre ein ganz anderer geworden.

So wie die Sachen lagen, konnte deshalb kein anderer Entschluß gefaßt werden, als mit den großen Panzern Wilhelmshaven und den Einlauf in den Jadebusen direkt, sowie Weser und Elbe indirekt durch die Flankenstellung zu verteidigen, und die übrigen Fahrzeuge auf Elbmündung und Ostsee zu verteilen. Der „Prinz Adalbert" wurde zu diesem Zwecke bei Cuxhafen hingelegt; ebenso gelang es noch dem „Arminius", die Jade von Kiel aus zu erreichen. Das von England erworbene und zum Artillerieschulschiff bestimmte Schraubenlinienschiff „Renown" verblieb als schwimmende Batterie im Kieler Hafen, die „Nymphe" wurde nach Danzig detachiert, die übrigen Schiffe in Swinemünde konzentriert, während ein Teil der Kanonenboote bei Dornbusch oder in der Jade und Elbe zu Rekognoszierungen stationierte. Außerdem wurden natürlich mit größter Kraftanstrengung alle Maßnahmen getroffen, um die Hafen- und Strandbefestigungen so gut wie möglich zu verstärken und die verschiedenen Wasserläufe, in die feindliche Schiffe eindringen konnten, durch Torpedos, Balkenverbindungen, Ketten, Netze und dergleichen zu sperren. Es wurde in kürzester Zeit auf diesem Felde Außerordentliches geleistet, so daß, als die Franzosen im August an unseren Küsten erschienen, dieselben so gut gesichert waren, als dies unter den obwaltenden Umständen überhaupt geschehen konnte. Ein Angriff des Feindes auf irgend einen unserer Häfen fand jedoch während des ganzen Krieges nicht statt. Einmal warfen unsere schnellen Siege seine ganzen Kriegspläne über den Haufen; an eine Landung war nicht mehr zu denken, die Armee konnte dafür keine Truppen mehr entbehren. Das beabsichtigte Bündnis mit Dänemark zerschlug sich, weil dieses sich dem plötzlich geeinten Deutschland gegenübersah, und dies ihm einen heilsamen Schreck einjagte; die gehoffte Eroberung unserer Panzerschiffe war mißlungen, die Wegnahme der Seezeichen in den gewundenen und von Untiefen gefährdeten Einläufen unserer Nordseeströme zu gewagt, Kiel durch Festungswerke und Sperren geschützt und die übrige Ostseeküste wegen des flachen Wassers für die schweren Panzerschiffe nicht zugänglich.

Diese Verhältnisse erklärten die Unthätigkeit der französischen Flotte während des Krieges; sie mußte sich darauf beschränken, bei Helgoland und in der Ostsee ein größeres Geschwader zu halten und

unsere Küsten zu blockieren. Sie hätte verschiedene nahe am Meere gelegene offene Ostseestädte bombardieren können, und Gambetta hatte dies auch befohlen, aber der Admiral der Ostseeflotte Bouët Villaumez hielt eine solche Kriegführung für unritterlich und völkerrechtswidrig, so daß er den Befehl nicht befolgte.

Ebensowenig gehorchte der Admiral der Nordseeflotte Fourichon dem erhaltenen Befehle, die Jade zu forcieren, aber nicht aus Ritterlichkeit, sondern weil er die Verhältnisse besser beurteilen konnte, als die Herren in Paris. Es ging eben nicht ohne das größte Risiko für ihn selbst. Unsere Panzerschiffe lagen ihm im Wege, und ehe sie nicht vernichtet waren, ließ sich nichts machen. Dazu hätte er aber erst mit leichten Fahrzeugen das enge und schwierige Fahrwasser einige Meilen weit aufsuchen und betonnen lassen müssen, wenn er nicht riskieren wollte, seine großen Schiffe auf den Grund laufen zu lassen und sie zu verlieren, da die Sände in jener Gegend Saugsände sind und das, was sie einmal gefaßt haben, unter keinen Umständen wieder loslassen. Wie in der französischen Armee war auch in der Marine nichts vorbedacht, es fehlte an kleinen Fahrzeugen, und wenn sie dagewesen wären, hätten unsere Schiffe sie vernichtet.

Immerhin konnte man deutscherseits nicht gegen ein versuchtes Eindringen sicher sein, und es galt daher große Wachsamkeit zu üben. Der „Kronprinz" lag in der Jademündung beständig fertig zum Gefecht auf Vorposten; er sowohl wie der „Arminius" und die „Grille" machten häufige Rekognoszierungsfahrten in See. Bisweilen traf ersterer französische Schiffe vor der Wesermündung, verfolgte sie bis in Sicht ihres bei Helgoland liegenden Geschwaders, aber sie nahmen das angebotene Gefecht nicht an.

Anfang September trat eine längere Schlechtwetterperiode ein. War dieselbe für die deutschen Schiffe in der Jademündung schon unangenehm genug, so mußten die Franzosen sie draußen in See um so viel schwerer empfinden. Jedenfalls konnten sie während der Zeit weder Kohlen auffüllen noch Vorräte ergänzen; durch die anhaltenden Stürme war wahrscheinlich das feindliche Geschwader auseinandergesprengt und einzelne Schiffe konnten auch Havarie erlitten haben. Deshalb beschloß Admiral Jachmann mit den drei großen Panzern einen Ausfall zu machen und den Feind aufzusuchen. Um

11. September lief er aus, aber von den Franzosen war nichts mehr zu sehen und sie kamen auch erst Ende September wieder. Wahrscheinlich war ihnen das stürmische Wetter vor unseren gefährlichen Küsten zu viel geworden. Vierzehn Tage später erschien die Ostseeflotte bei Helgoland, aber auch nur, um dann sogleich westwärts zu steuern und nach Frankreich zurückzukehren. In der Danziger Bucht hatte ein kühner Nachtangriff der kleinen Korvette „Nymphe“ den Franzosen vorher noch einen großen Schreck eingejagt und ihnen gezeigt, was sie möglicherweise von den kühnen Deutschen zu erwarten hatten.

Ende August waren drei feindliche Panzer und ein Aviso in der Danziger Bucht erschienen und im Putziger Wiek diesseits Hela vor Anker gegangen. Die bei Weichselmünde liegende „Nymphe“ unter Korvettenkapitän Weickhmann beschloß sofort eine nächtliche Rekognoszierungsfahrt gegen sie zu unternehmen, indem dieser Offizier von dem richtigen Grundsatze ausging, daß man im Kriege stets das thun müsse, was der Feind nicht ahnt, oder was er für unmöglich hält. Es wurde die Hafensperre beseitigt und die „Nymphe“ verließ um Mitternacht den Hafen, um an der Landseite der Bucht ungesehen auf die Feinde zuzusteuern. Es gelang dem Schiffchen, sich unbemerkt bis auf 2500 Schritt Entfernung zu nähern und auf den nächsten Panzer eine konzentrierte Breitseite abzugeben, zu wenden und dann die andere Breitseite zu feuern. Sie wurde sofort mit einigen Schuß erwidert, die jedoch keinerlei Schaden thaten. Die Franzosen hatten ganz dunkel gelegen, jetzt erschien auf allen ihren Schiffen Licht, und als der Rauch sich verzogen hatte, war deutlich zu sehen, daß sie Kohlen aufschütteten, obgleich seit der ersten Breitseite kaum 5—6 Minuten verflossen waren. Sie zeigten sich mithin völlig kampfbereit, und da es unter solchen Umständen für das kleine Holzschiff ausgeschlossen war, sich mit den Panzerriesen in weiteres Gefecht einzulassen, so ging es sofort unter Volldampf zum Hafen zurück. Kaum 10 Minuten später folgte der größte Panzer und feuerte in Zwischenräumen noch 6 Schuß, während die beiden andern, welche sich ebenfalls zur Verfolgung aufgemacht hatten, auch 4 Schuß abgaben, die jedoch bei der Dunkelheit und dem kleinen Ziel keinerlei Erfolg hatten. Um drei Uhr lag die „Nymphe“ wieder wohlbehalten im Hafen hinter

der Sperre, aber am andern Morgen waren die Feinde verschwunden. Ob sie Schaden erlitten, ist unbekannt gebieben, aber wahrscheinlich, da der aufgegangene Mond ihre Schiffe scharf gegen den Horizont abhob, die „Nymphe" im Dunkeln blieb, bei dem glatten Wasser genau und ungestört zielen konnte und 2500 Schritt eine gute Schußweite für die gezogenen Geschütze waren. Jedenfalls wurde aber den Franzosen eine ebenso unerwartete wie unangenehme Ueberraschung bereitet und sie zogen es vor, während ihres ferneren Aufenthaltes in der Ostsee nicht wieder nachts in der Nähe unserer Küsten vor Anker zu gehen.

Einen noch weit keckeren und erfolgreichen Streich vollführte wenige Monate später derselbe Kapitän Weithmann an der französischen Küste. Es war bekannt geworden, daß England und Nordamerika unter Nichtachtung aller Neutralitätsgesetze Frankreich mit Waffen und Kriegsmaterial versahen und sich der Krieg dadurch in die Länge zog. Deswegen erhielt die „Augusta" unter dem genannten Kapitän Mitte Dezember den Befehl, im Atlantischen Ozean zu kreuzen und alle Fahrzeuge mit Kriegscontrebande an Bord, deren sie habhaft werden konnte, fortzunehmen. Es war eine eigene Schicksalsironie, daß eine in Frankreich gebaute und von ihm gekaufte Korvette jetzt zu seiner Schädigung ausgesandt wurde.

Eine Kreuztour von unbestimmter Dauer in dem stürmischen Biskayischen Meerbusen mitten im Winter ist keine Kleinigkeit, und es gehören wetterfeste tüchtige Seeleute dazu, aber die Mannschaft der „Augusta" bestand aus solchen. Nachdem sie vom 26. Dezember bis 2. Januar 1871 vor dem Kanal und Brest bei sehr schlechtem Wetter und schweren Stürmen vergebens gekreuzt, ging sie vor die Garonne, traf dort am 3. Januar ein und hatte mehr Glück. Am 4. nahm sie eine Brigg, einige Stunden darauf eine Bark, und sodann einen Regierungs-Transportdampfer angesichts des Landes, alle drei mit Proviant, Kleidern und sonstigem Material für die französische Armee beladen. Die Beiden ersteren wurden mit einer Prisenmannschaft nach Kiel geschickt, der Dampfer jedoch, nachdem die Besatzung abgenommen war, verbrannt, während die „Augusta" zur Ergänzung ihres Kohlenvorrats in den neutralen Hafen von Vigo an der spanischen Küste einlief.

Es war das wieder eine Sache, die sich die Herren Franzosen nicht hatten träumen lassen; eine kecke feindliche Korvette erscheint plötzlich vor einer ihrer Flußmündungen und nimmt ihnen drei Schiffe fort. Natürlich erregte diese That einen Sturm der Entrüstung in ganz Frankreich. Sofort wurden nicht weniger als drei Panzerschiffe und ein Aviso ausgeschickt, um diesen kühnen Eindringling zu blockieren, ja der Panzer „Héroine" kam in den Hafen, legte sich neben die „Augusta" und erklärte, er könne die Neutralitätsgesetze nicht innehalten und müsse die Korvette nehmen, sonst dürfe er nicht nach Frankreich zurückkommen, wenn sie ihm entschlüpfte. Die Spanier waren jedoch loyal und beorderten zum Schutz der „Augusta" zwei Kriegsschiffe nach Vigo. Trotzdem hätte es doch wohl einen Konflikt gegeben, wenn nicht Anfang Februar der Waffenstillstand dazwischen gekommen wäre, sodaß die Augusta am 7. Februar ungehindert nach der Jade auslaufen konnte, und am 12. glücklich dort anlangte.

Die genommene Bark wäre im Kanal fast wieder in die Hände der Franzosen gefallen. Sie begegnete einer französischen Korvette, die Miene machte, ein Boot an Bord zu schicken. Der Prisenmeister, Seekadett Düring wußte sich jedoch geschickt aus der Klemme zu ziehen. Er sperrte die noch auf dem Schiffe verbliebene französische Mannschaft in den unteren Räumen ein, heißte die französische Flagge und grüßte mit ihr das Kriegsschiff sehr höflich. Dadurch ließ sich dieses täuschen, und der schlaue Seekadett lachte sich ins Fäustchen. Leider scheiterte das Schiff bald darauf an der norwegischen Küste, wenn auch die Besatzung bis auf einen ertrunkenen Franzosen gerettet wurde. Die Brigg traf glücklich in Kiel ein; da jedoch der Schiffsführer unbemittelt war, verzichteten das Offizierskorps und die Besatzung der „Augusta" in hochherziger Weise auf ihr Prisenrecht, und die Brigg wurde ihrem Eigentümer zur freien Verfügung zurückgegeben. Das war einmal wieder so recht deutsch gedacht.

Wenngleich hier der Waffenstillstand der „Augusta" zu Hilfe kam, machte er zwei von unsern Schiffen einen unangenehmen Strich durch die Rechnung, dem unter meinem Kommando stehenden „Kronprinz" und der Kreuzerfregatte „Elisabeth" unter Kapitän Grapow, unserm besten und schnellsten Holzschiffe. Ersterer hatte während des

Krieges überhaupt Unglück. Wie schon erwähnt, jagte er zweimal Franzosen von der Wesermündung fort, verfolgte sie bis Helgoland, bot ihnen aber vergebens ein Gefecht an. Dann wieder ging er in einer dunklen regnerischen Oktobernacht hinaus, um die sich bei Helgoland aufhaltende Blockadeflotte Fourichons aufzusuchen, und eins oder mehrere ihrer Schiffe unter dem Schutze der Finsternis zu rammen.

Mit voller Dampfkraft kreuzte er im Zickzack von Helgoland nordwestwärts, wo sich der Feind mit kleinen Maschinenfeuern nachts aufzuhalten pflegte. Die Geschütze waren scharf geladen, und ihre Bedienungsmannschaften standen während der ganzen Nacht an ihnen fertig, um im Augenblick des Rammens noch auf wenige Schritte Entfernung eine glatte Lage abgeben zu können; sämtliche Offiziere, Kadetten und sonstige nicht im untern Schiffe postierten Leute befanden sich scharf auslugend an Deck, ob nicht irgendwo Laternen der feindlichen Schiffe zu entdecken waren, die sie, um sich in der dunkeln Nacht nicht selbst zu gefährden, führen mußten, während auf dem „Kronprinz" jeder Lichtschimmer sorgsam verdeckt war. Alles war so schön ausgedacht; was der „Kronprinz" von Schiffen sehen würde, war feindlich, die Franzosen selbst aber konnten nie wissen, ob sie Freund oder Feind vor sich hatten, und die Brust der Deutschen war von kühner Siegeszuversicht gehoben, als ihr Schiff so mit fliegender Fahrt durch die Wellen rauschte — und doch harrte ihrer nur bittere Enttäuschung. Kein Franzose wurde gesehen, und als der Tag anbrach, war auch nichts zu entdecken. Der „Kronprinz" beschrieb noch einen Kreis von 4 Meilen draußen, aber vergebens. Nach seiner Rückkunft auf der Jade wurde noch die Grille zum Rekognoszieren in einem Umkreise von 10 Meilen hinausgeschickt, aber auch sie sah nichts vom Feinde. Admiral Fourichon war Tags zuvor mit seinem Geschwader heimgekehrt und dadurch vor wahrscheinlich großem Unheil bewahrt, wenngleich die Deutschen die getäuschte Hoffnung schmerzlich empfanden.

Ein weiteres Mal war die Enttäuschung noch bitterer. Am 2. Februar erhielt der „Kronprinz" von Vizeadmiral Jachmann einen Befehl, wie ihn dessen Kommandant sich nur wünschen konnte. Er war sehr lakonisch, aber trotzdem sehr umfassend. Er lautete

„Gehen Sie mit Ihrem Schiffe in See und suchen Sie dem Feinde so viel Schaden wie möglich zuzufügen", während die „Elisabeth" Ordre bekam, sich nördlich von England nach Westindien zu begeben und dort dem Kanonenboot „Meteor", von dem noch weiter unten die Rede sein wird, zu Hilfe zu kommen.

Natürlich wurde an Bord des Panzers jener Befehl, der solche Selbständigkeit verhieß, mit Jubel aufgenommen. Wiederum sollte



Deutsche Marinesoldaten 1870.

etwas geschehen, was der Feind nicht ahnte und für unmöglich hielt. Es sollte nachts in den mit zwei Eingängen versehenen Kriegshafen von Cherbourg eingedrungen, alle dort liegenden Schiffe gerammt, durch Einstoßen der Schleusenthore der innere Hafen unbrauchbar gemacht und schließlich die Stadt mit einem Hagel von Granaten überschüttet werden. Ob der „Kronprinz" vielleicht schließlich selbst dabei verloren ging, war ja gleichgiltig. Wenn er sank, war die

Wassertiefe so gering, daß das Deck über Wasser blieb, und der vorher durch ihn angerichtete Schaden wog den Verlust zwanzigfach auf.

Alles wurde auf das Beste vorbereitet, so viel Kohlen eingenommen als irgend unterzubringen waren, um daran keinen Mangel zu leiden und drei Wochen in See bleiben zu können, und Mittags am 3. meldete der Kommandant dem Admiral, daß er seeklar sei und am Abend in See zu gehen gedenke. Wie wurde das Schiff beneidet und doch — Es wär so schön gewesen und hat nicht sollen sein, konnte man mit dem Trompeter von Säkkingen sagen — es war einmal wieder alles umsonst.

Nachmittags erschien ein Signal auf dem Flaggschiff „Kommandanten an Bord". Vom Kriegsminister Graf Roon war soeben ein Telegramm aus Versailles eingetroffen, „Halten Sie die Schiffe fest, wir unterhandeln wegen Waffenstillstandes." Damit waren alle schönen Hoffnungen in nichts zerflossen, und der nachfolgende Friede setzte jeder ferneren kriegerischen Thätigkeit unserer Marine ein Ziel.

Das Kanonenboot „Meteor" dagegen, welches sich bei Ausbruch des Krieges in Westindien befand, war mehr vom Glück begünstigt. Es kam zum wirklichen Schlagen und gewann über den größeren Gegner den Sieg, wenngleich das Schicksal sich auch hier verschworen hatte, ihm die errungene Beute zu entreißen.

Der „Meteor" unter Befehl des damaligen Kapitän-Lieutenant Knorr — jetzigen kommandierenden Admirals — befand sich seit Ende 1869 in Westindien und zwar hauptsächlich in den verschiedenen Häfen Venezuelas, einer der ehemaligen spanischen Kolonien, wo es alle Augenblick Revolutionen gibt, um die dort angesiedelten Deutschen zu schützen und Forderungen derselben an die verschiedenen sich bekämpfenden Regierungen den notwendigen Nachdruck zu geben. Das Boot hatte eine Bewaffnung von einem gezogenen 15 cm und zwei desgleichen 12 cm Geschützen, eine Maschine von 80 Pferdekräften und eine Bemannung von 65 Köpfen.

Nachdem der Kommandant sich seiner Aufgaben in ebenso fein diplomatischer wie energischer Weise entledigt, und sich bei beiden kämpfenden Parteien so in Respekt zu setzen verstanden hatte, daß alle geschädigten Deutschen zu ihrem Rechte kamen und wieder friedliche Zustände eingetreten waren, lief er am 7. November 1807 in

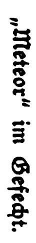
den Hafen von Havanna ein. Kurze Zeit darauf traf der französische Aviso „Bouvet" von 150 Pferdekraft, 85 Mann Besatzung und einer Bewaffnung von einem gezogenen 16 cm, vier desgleichen 12 cm Geschützen und 4 Drehbassen — also bedeutend größer, stärker armiert und bemannt als der „Meteor", ebenfalls dort ein.

Trotzdem entschloß sich Kapitän-Lieutenant Knorr sofort dem Gegner den Kampf anzubieten und kennzeichnete dies dadurch, daß er mittags den Hafen verließ, etwa 3 Seemeilen von der Küste, so daß er vom Hafen aus gesehen werden konnte, liegen blieb und mit



Kommandierender Admiral von Knorr.

Sonnenuntergang nach Havanna zurückkehrte. Der Franzose nahm die Herausforderung an, lief am folgenden Tage aus, und der „Meteor" folgte ihm nach 24 Stunden, da dies nach den Neutralitätsgesetzen nicht früher geschehen durfte. Nachmittags 1 1/2 Uhr am 9. kam der „Bouvet" nördlich in Sicht und der „Meteor" dampfte mit voller Kraft auf ihn zu. Bald darauf fiel der erste Schuß seitens des Franzosen, der mit lautem Hurrah von der Besatzung des „Meteor" begrüßt wurde. Es folgten noch sieben, die aber sämtlich fehl gingen, bevor der „Meteor" auf 1200 Schritt antwortete, da er nicht unnütz Munition vergeuden wollte, und gleichzeitig wurden die drei deutschen Topflaggen gehißt. Der Kampfplatz war etwa 10 Seemeilen von der Küste entfernt; beide Schiffe näherten sich unter stetem Feuer, das aber seitens des Franzosen für den



„Meteor“ im Gefecht.

„Meteor“ harmlos blieb, konvergierend. In 400 Schritt Entfernung hielt dann der „Bouvet“ plötzlich unter Volldampf auf letzteren in der Absicht zu, ihn durch Anrennen in den Grund zu bohren. Kapitän-Lieutenant Knorr durchschaute jedoch den Plan und durchkreuzte ihn, indem er durch Ueberlegen des Ruders dem Feinde den Bug zukehrte und „Klar zum Entern“ kommandierte. Nach wenigen Sekunden erfolgte der Zusammenstoß, d. h. es war kein eigentlicher Stoß, sondern die Schiffe glitten nur Seite an Seite schnell aneinander vorbei, wodurch allerdings das Entern unmöglich wurde; der „Meteor“ erlitt dadurch nicht allein Havarie, sondern auch Menschenverlust und hatte außerdem Unglück mit seinen Geschützen. Bei dem Buggeschütz riß in demselben Augenblick, als es feuern wollte, die Schloßleine, obwohl sie ganz neu war, und der dadurch einige Augenblicke verzögerte Schuß traf nur noch das Ende vom Besansbaum des Gegners und die dort hängende Rettungsboje, während der Vorsteven der „Bouvet“ die Mündungen der ausgerannten Geschütze vor sich herschob und Lafetten und Rohre hob und drehte. Zugleich erfolgten von dem weit höheren Franzosen Gewehrsalven und Feuer aus den Drehbassen auf das niedrige Deck des „Meteor“, und wenn damit auch eben so schlecht gezielt wurde, wie mit den Geschützen, wurde doch der neben dem Kommandanten auf der Brücke stehende Steuermann heruntergeschossen; ebenso fiel noch ein Matrose und ein zweiter wurde schwer verwundet. Natürlich erwiderten die „Meteor“-Leute schnell das Gewehrfeuer, doch ist über den Erfolg nichts bekannt geworden.

Schlimmer war jedoch die Havarie, die der „Bouvet“ verursachte. Das größere und stärker gebaute Schiff riß mit seinen Krahnbalken sämtliche Wanten an Backbord, sowie die an dieser Seite hängenden beiden Boote fort, zertrümmerte die Kommandobrücke, seine Fockraa brach die des „Meteor“ entzwei, knickte den Großmast über Deck ein, und dieser brach beim Hintenüberfallen den Besanmast acht Fuß über Deck.

Das war eine sehr kritische Lage, aber während die Franzosen sie unverständlicher Weise nicht ausnutzten, wußte Kapitän-Lieutenant Knorr durch geschicktes Manövrieren sein Schiff so gegen die See zu legen, daß der geknickte Großmast nicht auf Deck, sondern über Steuer-

bordseite fiel. Wenn er dabei auch das dritte außerbords hängende Boot mit sich nahm, fiel er doch nicht, wie anfangs zu fürchten war, auf die Geschütze, von deren Gebrauch jetzt allein die Rettung des „Meteor" abhing. Auf die Gefahr hin, daß das über Bord hängende Tauwerk die Schraube unklar und dadurch das Kanonenboot manövrierunfähig machen könnte, ließ der Kommandant mit voll Dampf vorangehen, um die zur Geschützwirkung erforderliche, aber durch den Seegang und die im Wasser mitschleppende Takelage sehr erschwerte Drehung des Kanonenbootes herauszubringen. Es gelang, das Feuern begann und eine 15 cm Granate traf den Kessel des „Bouvet", der damit seiner Maschinenkraft beraubt wurde. Auf dem „Meteor" jubelte man, jetzt schien der Feind in der Hand der Deutschen zu sein und es ging mit voll Dampf vorwärts auf den Gegner zu, der in wenigen Minuten in ihrer Gewalt sein mußte. Doch mit des Schicksals Mächten ist kein ewiger Bund zu flechten; in diesem Augenblicke wurde die Schraube unklar, die Maschine mußte gestoppt werden, und da das steuerlose Fahrzeug sich herumdrehte, konnten die Geschütze nicht mehr Richtung auf den „Bouvet" nehmen, der jetzt Zeit und Gelegenheit bekam, sich zu retten. Bis die Schraube wieder geklart werden konnte, verging eine halbe Stunde; der Franzose hatte in aller Eile Segel gesetzt und steuerte auf den Hafen von Havanna zu.

Als der „Meteor" ihm endlich folgen konnte, war er soweit voraus, daß die deutschen Granaten ihn nicht mehr erreichten. Trotzdem würde jener ihn bald eingeholt haben, aber jetzt feuerte die spanische Korvette „Hernan Cortez", welche zur Verteidigung der neutralen spanischen Gewässer dem „Meteor" gefolgt war, zwischen diesem und dem Franzosen einen scharfen Schuß, als Zeichen, daß die deutschen Granaten bereits auf neutrales Gebiet fielen. Damit war das Ende des Kampfes geboten, und ein widriges Geschick beraubte das Kanonenboot der Früchte seines Sieges.

Immerhin hatte sich das kleine Schiffchen mit Ruhm bedeckt, der Kommandant und die gesamte Besatzung hatten dem Vaterlande gezeigt, daß sie die Ehre ihrer Flagge zu wahren wußten, sich wie ihre Kameraden bei Jasmund nicht einen Augenblick scheuten, auch einen stärkeren Gegner anzugreifen, daß kühner Mut und Tapferkeit sie beseelte und die Marine darin der Armee ebenbürtig war. Kaiser Wilhelm er-

kannte dies auch dadurch an, daß er auf den betreffenden Bericht des Kapitän-Lieutenant Knorr diesen zum Korvettenkapitän beförderte.

Der „Meteor“ blieb bis April in Havanna, um die erlittenen Schäden auszubessern, wobei man ihm jedoch, solange der Krieg dauerte, auf französische Veranlassung alle möglichen Hindernisse in den Weg legte, so daß die Reparaturen Monate lang in Anspruch nahmen und ihm die Gelegenheit genommen wurde, sich noch anderweitig kriegerisch zu bethätigen. Nach einer Rundreise über verschiedene Häfen Nordamerikas traf das tapfere Schiffchen im Juni 1871 unter jubelnden Hurrahs der Besatzungen aller im Hafen liegenden Schiffe wohlbehalten in Kiel ein.



Die Reichsmarine.



Am 18. Januar 1871 erstand das Deutsche Kaiserreich; am 16. April desselben Jahres erschien das Gesetz über die Verfassung und in § 53 derselben heißt es: „Die Kriegsmarine des Reiches ist eine einheitliche unter dem Oberbefehle des Kaisers. Die Organisation und Zusammensetzung derselben liegt dem Kaiser ob, welcher die Offiziere und Beamten der Marine ernennt, und für welchen dieselben nebst der Mannschaft eidlich in Pflicht zu nehmen sind. Der Kieler Hafen und der Jadehafen sind Reichskriegshäfen. Der zur Gründung und Erhaltung der Kriegsflotte und der damit zusammenhängenden Anstalten erforderliche Aufwand wird aus der Reichskasse bestritten."

Damit war endlich das geschaffen, was vor 23 Jahren unser Volk vergebens erstrebt hatte, die deutsche Reichsmarine. Das geeinigte und auf festem Grunde ruhende Vaterland besaß jetzt neben seiner ruhmgekrönten Armee auch eine Schutzwehr zu Wasser, die nur angemessen vergrößert zu werden brauchte, um einen der Machtstellung Deutschlands entsprechenden Standpunkt einzunehmen und

sich der Landarmee zum Schirm des Vaterlandes, zum Schutze seines Seehandels und der Reichsangehörigen im Auslande würdig zur Seite zu stellen. Offiziere und Stammannschaften waren vorhanden; sie hatten ihren kriegerischen und fachlichen Wert zur Genüge dargethan, um bei Vermehrung des Personals Führer und Lehrer zu sein. Jetzt fehlte es nur noch an Schiffen. Dazu gehörte lediglich Geld, und es war zu hoffen, daß das geeinte Deutschland zu seiner Bewilligung bereit sein würde.

In der Organisation der Marine trat zunächst eine Aenderung ein. Prinz Adalbert hatte während des Krieges das Oberkommando an Vizeadmiral Jachmann abgegeben und war mit dem königlichen Hauptquartier nach Frankreich gegangen, während die Marineverwaltung dem Kriegsministerium unterstellt blieb. Diese Zweiteilung wurde aus irgend welchen Gründen nicht mehr für angemessen befunden und eine Admiralität geschaffen, welche Kommando und Verwaltung in der Hand eines Chefs vereinigte, und zwar in der eines Armeeoffiziers, des Generallieutenants von Stosch, während Prinz Adalbert zum General-Inspekteur der Marine ernannt wurde.

Es war das gerade keine glückliche Idee, einen Nichtfachmann an die Spitze zu stellen, und die Marine wäre wohl weiter gekommen, wenn der Prinz in seiner Stellung geblieben wäre. Jedenfalls wurde vom ganzen Offizierkorps dessen Scheiden aus seiner bisherigen Thätigkeit auf das tiefste bedauert, um so mehr als von Stosch eine etwas gewaltsame Natur war, die sich an den ihm beigegebenen, aus erfahrenen Seeoffizieren, Beamten und Technikern bestehenden Admiralitätsrat nicht viel zu kehren geneigt war und ziemlich autokratisch regierte.

Trotzdem schritt die Marine vorwärts und jedenfalls kann Stosch das große Verdienst nicht abgesprochen werden, während seiner elfjährigen Amtsdauer die Marine vom Auslande unabhängig gemacht und unserer Schiffsbau-Industrie den Anstoß zu der hohen Entwicklung gegeben zu haben, die sie jetzt in die erste Reihe unter den seefahrenden Völkern stellt.

1873 überreichte der Chef der Admiralität dem Reichstage eine Denkschrift, welche die zukünftige Gestaltung der Marine unter Begründung der an sie stellenden Anforderungen enthielt, und dies ergab

an Geld ein Mehr von $63^1/_2$ Millionen Thaler gegen die Forderung für die Norddeutsche Bundesmarine vom Jahre 1867, welches auch vom Reichstage bewilligt wurde. Das war nun eine ganz hübsche Summe, für die sich gewiß etwas schaffen ließ, und es blieb nur zu bedauern, daß nicht mehr Gewicht auf die Offensivkraft der Flotte gelegt und verkannt wurde, daß diese in erster Reihe stehen mußte. Aus der Kriegsentschädigung war damals so viel Geld flüssig, daß dafür bedeutend mehr hätte gefordert werden können und auch bewilligt wäre. In der Denkschrift war ausgesprochen, daß in einem großen Kriege Deutschland die Offensivkraft seiner Landarmee überlassen müsse, und das hat der Marine sehr geschadet. Erst jetzt ist durch Initiative unseres Kaisers und durch die Energie des Staatssekretärs des Reichsmarineamts der Reichstag in seiner Majorität zu der Erkenntnis gekommen, daß jener Ausspruch der Denkschrift ein großer Irrtum war. Einigermaßen ist er erst durch das neue Flottengesetz von 1898 berichtigt, wenngleich selbst dieses noch nicht ausreicht. Es muß später notwendig erweitert werden, wenn Deutschlands Sicherheit gewährleistet und dessen Ruin in einem Kriege mit einer größeren Seemacht abgewendet werden soll. Man denke doch an einen Konflikt mit England oder Nordamerika, der bei dem gegenseitigen Wettbewerb im Welthandel auch keineswegs ausgeschlossen ist. Dann nützt unsere Armee uns gar nichts, und wir können leicht vergewaltigt werden, wenn uns nicht eine entsprechende Flotte dagegen schützt. Die Weltgeschichte hat hundertfach gelehrt, daß von jeher die Seemächtigkeit einen entscheidenden Einfluß auf die Geschichte der Völker ausgeübt, sie groß und kräftig gemacht oder sie vor Vernichtung bewahrt hat. Das Wort unseres Kaisers „Reichsgewalt ist Seegewalt“ hat seine volle Berechtigung. Wenn Deutschland in einem größeren Kriege mit Seemächten nicht von der hohen Stufe, die es jetzt einnimmt, herabsteigen und seinen Rang unter den Völkern einbüßen will, dann muß es neben seiner großen Armee eine große Flotte haben. Deutschland ist seit seiner Einigung eine Weltmacht geworden, die als solche Weltpolitik treibt und treiben muß. Das kann aber nur geschehen, wenn eine große und gefürchtete Flotte es vor Schädigung durch seemächtige Rivalen schützt. Daß wir im stande sind, dazu das nötige Geld aufzubringen, steht außer aller Frage.

Seit 1871 sind wir vor einem größeren Kriege bewahrt geblieben, aber es ist ausdrücklich vor Augen geführt worden, daß selbst in Friedenszeiten unsere bisherige Marine lange nicht ausgereicht hat, um in fernen Meeren unsere berechtigten Interessen zu wahren, die von halbcivilisierten oder wilden Völkerschaften bedroht wurden. Schädigungen derselben mußten lange Zeit ungesühnt bleiben, weil es uns an Schiffen fehlte. Andererseits haben selbst unsere schwachen Seestreitkräfte in dieser Zeit Großes geleistet zum Schutze unseres Seehandels, von dem die Wohlfahrt unseres Landes abhängt, sowie der Reichsangehörigen im Auslande. Lediglich der Marine haben wir die Erwerbung unserer Kolonien von dem fünffachen Flächeninhalt Deutschlands zu danken, aber wir dürfen darüber nicht vergessen, daß zugleich damit und mit dem ungemeinen Aufschwunge, den unser überseeischer Verkehr nimmt, so viel mehr verwundbare Punkte geschaffen sind, die wir nur durch eine kräftige Marine schützen können.

Nach dem in der erwähnten Denkschrift dargelegten Plane sollte die Flotte bis 1882 bestehen aus 8 Panzerfregatten, 6 Panzerkorvetten, 7 gepanzerten Monitors, 2 Panzerbatterien, 20 Kreuzern, 6 Avisos, 18 Kanonenbooten, 28 Torpedofahrzeugen und 5 Schulschiffen, wobei vorbehalten wurde, einzelne Kategorien je nach den Fortschritten der Technik, wie z. B. Monitors und Panzerbatterien in veränderter Form zu bauen.

Mit Hinzurechnung der bereits vorhandenen Schiffe dieser Klassen wurde dieser Plan für Panzerschiffe und Kreuzer auch eingehalten, statt Monitors und Panzerbatterien wurden 13 gepanzerte Kanonenboote gebaut und ein Teil der ungepanzerten Kanonenboote in kleine Kreuzer verwandelt, die sich im Typ jedoch wenig von den ersteren unterschieden. Die gepanzerten Schiffe und Torpedofahrzeuge waren für die Verteidigung unserer Strommündungen, die Kreuzer für den Auslanddienst bestimmt, also stand die Defensive im Vordergrunde; niemand dachte aber daran, daß eine Angriffsflotte durchaus nötig sei, um unsere deutschen Meere frei von Invasion und Blockade zu halten. Hätten wir gegen eine Koalition kämpfen und unsere Armee nach zwei Seiten Front machen müßen, dann konnten wir nicht noch 100,000 Mann zur Küstenverteidigung ab-

geben, um Landungen im Rücken oder der Flanke unserer kämpfenden Truppen zu verhindern. Es wurde übersehen, daß Deutschland eine Küstenstrecke von 180 Meilen hat und die feindlichen Flotten eine große Bewegungsfähigkeit besitzen, mit der sie ihre Truppen an einem Tag 50—60 Meilen weit von den Punkten ans Land werfen konnten, wo die unseren sich durch feindliche Scheinmanöver konzentriert hatten, ohne daß diese auch nur annähernd schnell zu folgen vermochten. Ebensowenig hatte man in Betracht gezogen, daß eine feindliche Blockade, wenn sie längere Zeit andauerte, uns an den Rand des Verderbens bringen müßte, weil sie die Ein- und Ausfuhr hemmte, auf die Deutschland zum Leben angewiesen ist. Um Blockade und Invasion abzuwehren, war aber eine starke Offensivflotte, wie sie notdürftig das neue Flottengesetz vorsieht, unumgänglich erforderlich.

Durch den bisher aufrecht erhaltenen Frieden hat sich glücklicher Weise diese Versäumnis bisher nicht gerächt, aber es ist die höchste Zeit, daß wir den Fehler wieder gut machen, und wäre nur zu wünschen, daß wir noch in den nächsten fünf Jahren Frieden behalten, bis unsere Flotte auf den neuen Stand gebracht ist.

Trotzdem hat unsere Marine in den verflossenen 25 Jahren sehr viel zum Nutzen des Vaterlandes geleistet, wenn es dabei auch nicht immer „friedlich" hergegangen ist und sie manche schwere Opfer sowohl im Kampf mit menschlichen Feinden wie mit den Elementen hat bringen müssen; aber wie schmerzlich dieselben auch gewesen sind, haben sich Offiziere und Mannschaften stets in einer Weise bewährt, die jedermann hohe Achtung abzwingt und ihnen überall Ruhm verschafft hat. Im nachfolgenden soll versucht werden, in chronologischer Reihenfolge die Friedensthätigkeit der Reichsmarine zu schildern, den Lesern ein Bild von der Vielseitigkeit derselben in allen Gewässern der Erde, ihren Erfolgen, aber auch von ihren großen Verlusten zu geben, die leider von der Seefahrt untrennbar sind, und die der Himmel über sie verhängt.

Der kleinern „Nymphe", die sich schon bei Jasmund und bei Danzig einen guten Namen gemacht, bot sich zunächst Gelegenheit, für bedrohtes deutsches Recht einzutreten. Sie hatte 1871 eine dreijährige Erdumsegelung angetreten und gelangte im folgenden Jahre

nach den Samoa-Inseln. Dort befehdeten sich Kriegsparteien der Eingeborenen, worunter auch dort angesiedelte Deutsche zu leiden hatten. Deutsche Handelsinteressen waren hier stark vertreten, und es galt, den Bewohnern zu zeigen, daß dieselben nicht schutzlos seien. Der Häuptling Mango auf der Insel Pago-Pago hatte einen deutschen Schiffskapitän räuberisch überfallen; der Kommandant der „Nymphe", Korvettenkapitän von Blanc machte kurzen Prozeß, schiffte eine angemessene Zahl bewaffneter Matrosen aus und erzwang durch die Drohung, die ganze Insel zu verwüsten, den eingeschüchterten Häuptling ohne Blutvergießen zur Zahlung einer entsprechenden Entschädigung. Dies energische Auftreten wirkte aber auch auf die übrigen Inseln ein, und es gelang, die Streitigkeiten in Apia auf friedlichem Wege zu schlichten, so daß die Deutschen nicht weiter belästigt wurden.

Eine andere noch kräftigere Gewaltmaßregel kam mit glänzendem Erfolge im selben Jahre durch Kapitän zur See Batsch auf Haiti zur Anwendung. Die dortige Regierung schuldete einem deutschen Kaufmann in Port-au-Prince die Summe von 20,000 Thalern, aber die Herren Neger dachten nicht an Bezahlung. Bereits 1870 hatte die dort anlaufende „Arkona" dringend an letztere gemahnt und nur nicht ernst eingegriffen, weil die Regierung fest versprach, die Forderung demnächst begleichen zu wollen. Auch die „Gazelle", welche einige Zeit später dasselbe Verlangen stellte, wurde mit leeren Versprechungen abgespeist, und Kapitän Batsch beschloß deshalb, die Zahlung durch thatkräftiges Handeln zu erzwingen. Am 13. Juni 1871 lief er mit den ihm unterstellten Kreuzerfregatten „Vineta" und „Gazelle" in den Hafen von Port-au-Prince ein. Es lagen hier zwei haitianische Korvetten „Union" und „Mont Organisé" von 10 bezw. 11 Geschützen mit einem „Admiral" an Bord der ersteren.

Der zum Komplimentieren vom Admiral an Bord geschickte schwarze Offizier wurde nicht vom Kapitän Batsch, sondern nur durch den ersten Offizier empfangen, um ihm gleich den Standpunkt klar zu machen; dagegen sandte Batsch sofort ein Boot mit einem Ultimatum an Land, daß bis 5 Uhr nachmittags die schuldige Summe zu zahlen sei. Die Antwort lautete: „Wir erwarten Ihr Boot um 5 Uhr", aber statt des Geldes kam abermals nur die ausweichende

Erwiderung „Wir werden uns auf freundschaftlichem Wege einigen". Kapitän Batsch beschloß jedoch, sich nicht hinhalten zu lassen, sondern zu handeln.

Sämtliche Boote wurden ausgesetzt und armiert, wozu 15 Minuten genügten, und beide Schiffe klar zum Gefecht gemacht. Die eine Abteilung unter dem ersten Offizier der „Vineta", Kapitän-Lieutenant Hollmann, späterem Staatssekretär des Reichsmarineamts, erhielt Befehl, das Admiralschiff, eine andere Abteilung unter Lieutenant zur See von Kykbusch den „Mont Organisé" zu nehmen. Ha! wie die Boote, von den nervigen Armen unserer blauen Jungen getrieben, durch das Wasser flogen — das war etwas für sie. In wenigen Minuten hatte man die beiden Schiffe erreicht und geentert. Die Ueberrumpelung geschah so schnell, daß die Negerbesatzungen gar nicht zur Besinnung kamen und nicht den leisesten Widerstand wagten. Statt der haitianischen Flaggen wurden die deutschen gehißt, 4 Offiziere und 100 Mann der Schwarzen mit ihren Sachen an Land geschickt und die Prisen mit je zwei Offizieren und 30 Mann Deutschen besetzt. Unterdessen lagen unsere Schiffe gefechtbereit, ihre Kanonen mit Granaten geladen auf das 100 Schritte entfernte Fort gerichtet, welches Port-au-Prince beherrscht, und jeden Augenblick fertig, um letzteres mit einem Hagel von Geschossen zu überschütten. Abends schickte der Geschwaderchef ein bewaffnetes Boot unter einem Offizier zu unserm Konsul, um ihm mitzuteilen, daß die haitianischen Schiffe bis zur Zahlung der fälligen Schuld als Pfand behalten würden. Es folgte nun eine sehr stürmische Sitzung beim Präsidenten, in der außer den Ministern auch sämtliche Vertreter der auswärtigen Nationen teilnahmen. Obwohl der französische Geschäftsträger sein Bestes that, um zu veranlassen, daß das Fort die Beschießung unserer Schiffe beginne, was ihm allerdings schlecht bekommen wäre, schienen die Neger die Folgen besser vorauszusehen, als er, und befolgten seinen Rat nicht. Dagegen war die Erregung in der Stadt so groß, daß eine Schaar betrunkener Schwarzer einen Angriff auf unser Boot machte und einige Gewehrsalven auf dasselbe abfeuerte. Glücklicher Weise schossen sie so schlecht, daß niemand getroffen wurde, während die deutsche Bootsbesatzung das Feuer so wirksam erwiderte, daß die Angreifer schleunigst die Flucht ergriffen und das Boot ungefährdet an Bord zurückkehren konnte.

Das Resultat der Sitzung beim Präsidenten war indessen ein günstiges, denn noch nachts 2 Uhr wurden die 20,000 Thaler in guten Wechseln von Bord der „Vineta“ geschickt. Damit war alles erledigt, die Schiffe wurden zurückgegeben, am andern Morgen die haitianische Flagge deutscherseits mit 21 Schuß begrüßt und der Salut vom Admiralschiff „Union“ erwidert. Die „Vineta“ begab sich hierauf nach Cap Haitien, wo eine ähnliche Angelegenheit schwebte, allein hier schien man es nicht auf eine Wiederholung von Port-au-Prince ankommen lassen zu wollen, und die Sache wurde auf friedlichem Wege beglichen. Man sollte denken, daß diese scharfe Lektion der Negerrepublik eine Warnung gewesen wäre, nicht wieder Streit mit dem deutschen Reich anzufangen, allein sie hat doch nicht vorgehalten und erst die zweite im vorigen Jahre, auf welche später noch zurückgekommen werden wird, dürfte Haiti überzeugt haben, daß es nicht ratsam ist, mit Deutschland Händel zu suchen.

Im folgenden Jahre hatte die Marine einen schweren Verlust durch den plötzlichen Tod des so hoch von ihr verehrten Prinzen Adalbert zu beklagen, dem sie so großen Dank schuldete. Von einer im Interesse der Marine unternommenen Reise nach England soeben zurückgekehrt, machte ein Lungenschlag in Karlsbad, wo er sich zur Kur aufhielt, seinem Leben zu früh ein Ende.

„Die Marine“, so heißt es in seinem Nekrolog im Marine-Verordnungsblatt, „verliert in dem Entschlafenen ein Herz voll der treuesten Teilnahme an der Sache und an den Personen, hoch und niedrig. Wie die Träume der Kindheit, so war die Sehnsucht des Jünglings, der Wunsch des Mannes, das Wollen und Wirken der letzten Jahrzehnte seines Lebens der eine für ihn alles erhellende Gedanke „die vaterländische Marine.“

Mit tiefer Trauer vernahm die letztere die Kunde von dem unerwarteten Hinscheiden des edlen Hohenzollern, der sich in so hohem Grade die Liebe und Verehrung jedes Einzelnen erworben, und der allen durch sein Beispiel vorangeleuchtet. Das Offizierkorps errichtete ihm in Wilhelmshaven, seiner großen Schöpfung, ein Denkmal. In Lebensgröße steht dort seine wohlgetroffene Statue in der nach ihm benannten Adalbertstraße, als Zeichen steter Erinnerung an

einen Mann, dem nicht nur die Marine, sondern auch ganz Deutschland so viel schuldet.

Die Angelegenheit von Haiti ließ es wünschenswert erscheinen, noch im Jahre 1872 das in den Westindischen Gewässern befindliche Kreuzergeschwader zu verstärken und die Flagge des deutschen Reiches in den Häfen der dortigen verschiedenen Republiken zu zeigen, um bei den chronischen Revolutionen und Parteikämpfen, von denen jene ehemals spanischen Besitzungen heimgesucht werden, anzudeuten, daß es geratener sei, die dort ansässigen Deutschen bei diesen feindlichen Zwisten nicht in Mitleidenschaft zu ziehen.

Zu diesem Zwecke wurden noch die Panzerfregatte „Friedrich Carl", die Kreuzerfregatte „Elisabeth" und das Kanonenboot „Albatroß" entsandt, um sich mit „Vineta" und „Gazelle" zu vereinigen und das ganze Geschwader meinem Befehle unterstellt. In Columbien war von Bremern mit deutschem Gelde von Baranquilla nach Sabanilla eine Eisenbahn gebaut, und die Columbische Regierung hatte sich verpflichtet, einen namhaften Zuschuß zu geben, war aber seit Jahren ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen. Doch die bloße Nachricht von der Ankunft des Geschwaders bei La Guayra in Venezuela genügte schon, um sofort die Schuld zu bezahlen. Es war das ein drastisches Beispiel von dem bedeutenden Unterschiede, den halbcivilisierte Länder zwischen Konsuln o h n e und solchen m i t Kanonen machen; die letzteren haben stets durchschlagenden Erfolg. Als das Geschwader einige Wochen später in Baranquilla eintraf, war bereits alles auf das Beste geordnet, und die Sache wurde natürlich nicht weiter berührt.

Im Mai 1873 wurden „Friedrich Carl" und „Elisabeth" aus Mittelamerika abberufen, um sich in Begleitung des Kanonenboots „Delphin" nach Spanien zu begeben. Nach der erzwungenen Abdankung des Königs Amadeus und Erklärung Spaniens zur Republik war gegen letztere eine Revolution ausgebrochen. Die Provinz Murcia erklärt sich unabhängig, und die Insurgenten hatten sich des Kriegshafens Cartagena mit dem größten Teile der Flotte bemächtigt, um mit deren Hilfe auch die übrigen Küstenstädte für sich mit Güte oder Gewalt zu gewinnen. Da namentlich in Malaga viele Deutsche wohnten und der Haupthandel dieser Stadt in ihren Händen lag, so

war zu befürchten, daß diese in den kriegerischen Wirren geschädigt würden, und deshalb das Geschwader zu ihrem Schutze entsandt.

Bei Eintreffen des letzteren an der spanischen Küste hatte der Präsident der rechtmäßigen republikanischen Regierung die in Cartagena von den Insurgenten genommenen Kriegsschiffe als Piraten erklärt und durch einen Erlaß die fremden Mächte aufgefordert, sie unschädlich zu machen, da sie unter nicht anerkannter Flagge fuhren und in den Küstenstädten Erpressungen versuchten.

Nach Anlaufen von Barcelona ging der „Friedrich Carl“ nach Valencia, wo der englische Konsul das Ersuchen an ihn stellte, nach Alicante zu dampfen, um neben den Deutschen auch die dortigen Engländer zu schützen, da die Panzerfregatte „Victoria“ vor der Stadt unter roter Flagge erschienen sei und unter Androhung von Bombardement eine Kontribution von 80,000 spanischen Thalern gefordert habe. Valencia sei auch gefährdet und da er, der Konsul, nur ein Kanonenboot zur Unterstützung habe, bäte er um Hilfe in Alicante. Der deutsche Geschwaderchef sagte dies zu, nachdem schriftlich der Schutz der Deutschen in Valencia vereinbart war, und ging mit dem „Friedrich Carl“ sofort nach Alicante. Einige Meilen vor dem Hafen kam ihm schon die „Victoria“, aber unter spanischer Flagge entgegen, so daß ihr völkerrechtlich nichts angehabt werden konnte.

Der englische Konsul bestätigte die beabsichtigte Erpressung, teilte aber mit, daß das Schiff ohne Ausführung seiner Drohung sofort abgefahren sei, sobald die telegraphische Nachricht von der bevorstehenden Ankunft des „Friedrich Karl“ eintraf. Mit diesem Erfolge durfte letzterer um so mehr zufrieden sein, als die „Viktoria“ viel größer als der „Friedrich Karl“ war, neun schwere Geschütze mehr und 200 Mann größere Besatzung hatte.

„Friedrich Karl“ ging nun nach Cartagena; er kam dort am 23. Juli morgens an und fand die „Viktoria“ bereits vor Anker. Kurze Zeit darauf lief der Aviso „Vigilante“ in den Hafen ein und zwar unter roter Flagge. Es wurde ein bewaffnetes Boot geschickt, um ihm zu befehlen, daß er zur Untersuchung stoppen solle. Da er dies nicht that, wurde ihm aus einem Bootsgeschütz ein blinder Schuß über Deck gefeuert, was er zu verstehen schien, da er jetzt

anhielt. Auf die Frage, was die rote Flagge bedeute, wurde erwidert, daß es die des souveränen Staates Murcia sei und auf die Aufforderung, den Kommandanten zu rufen, lautete die Antwort, es sei keiner an Bord, sondern eine Kommission von drei Personen versehe dessen Obliegenheiten. Ein bewaffnetes Schiff mit unbekannter Flagge und ohne einem Kommandanten mußte aber nach dem Seerechte, über das Kriegsschiffe als Seepolizei Kontrolle zu führen haben, als Pirat betrachtet werden, umsomehr als sich herausstellte, daß die „Vigilante" in der benachbarten Küstenstadt Motril 40,000 Realen erpreßt hatte.

Sie wurde deshalb einfach fortgenommen, die Besatzung an Land, und das Schiff unter deutscher Flagge mit einer Prisenmannschaft nach Gibraltar geschickt, nachdem Deputierte der revolutionären Regierung veranlaßt worden waren, die Wegnahme schriftlich als legal anzuerkennen, da das Schiff gegen das Völkerrecht gehandelt habe.

Das Verfahren des deutschen Geschwaderchefs brachte natürlich in Cartagena eine gewaltige Aufregung hervor. Die Regierung drohte mit Inhaftnahme des deutschen Konsuls und dergleichen, nahm jedoch davon Abstand, als der Geschwaderchef erklärte, daß dann sofort eine Beschießung und Fortnahme der im Hafen liegenden Kriegsschiffe erfolgen würde. Dies wirkte sehr beruhigend; die Verhaftung unterblieb, und die Behörde erklärte sich merkwürdiger Weise sogar damit einverstanden, daß keines der Schiffe bis zum 28. den Hafen verlassen dürfe, bis wohin Weisungen von Berlin eingetroffen sein könnten. Ebenso mußten die Insurgenten versprechen, keine Deutschen zu behelligen oder gegen völkerrechtliche Gesetze zu verstoßen.

Wie sehr die in Cartagena ansäßigen Deutschen den ihnen durch die Marine gewährten Schutz anerkannten, ging aus einem an die deutsche Presse versandten Bericht über die Sachlage deutlich hervor, und auch das spanische Ministerium billigte die Handlungsweise des deutschen Geschwaderchefs als vollständig korrekt.

Während der fünftägigen Frist blieb alles ruhig. Die Ankunft der telegraphisch von Malaga herbeigerufenen „Elisabeth" am 25. mochte wohl die Insurgenten noch zu größerer Vorsicht mahnen,

denn ohne weitere Aufforderung ersetzten sie von selbst die auf den Schiffen im innern Hafen und den Forts wehenden roten Flaggen durch spanische. Da aber auch in Cadix Revolution ausgebrochen war, wurde die „Elisabeth" schon am 26. dorthin zurückgeschickt.

Durch Unterbrechung des Telegraphendienstes waren von Berlin bis zum 28. keine Weisungen eingetroffen; deshalb liefen die Panzerfregatte „Viktoria" von 23 Geschützen und die Holzfregatte „Almansa" von 60 Kanonen, zusammen mit 1400 Mann Besatzung aus. Da sie unter spanischer Flagge fuhren und die Deutschen keineswegs gesonnen waren, sich in die inneren spanischen Verhältnisse zu mischen, so ließen sie sie ziehen, weil es aber verlautete, daß sie auch nach Malaga wollten, ging der „Friedrich Carl" zum Schutze der Deutschen dorthin. Er traf hier die englische Panzerfregatte „Swiftsure" und erfuhr zugleich, daß die Insurgentenschiffe längs der Küste gegangen, infolge Verweigerung einer Kontribution die offene Stadt Almeria bombardiert und dabei das Haus des deutschen Konsuls zerstört hatten. Bei einer versuchten Landung waren sie jedoch zurückgeschlagen und hatten unverrichteter Sache abziehen müssen. Jetzt befanden sie sich zu demselben Zwecke auf dem Wege nach Malaga, und da sie durch Beschießung einer offenen Stadt und Erpressung trotz erhaltener Warnung wiederum gegen das Völkerrecht verstoßen, so wie gegen ihr Versprechen den deutschen Konsul geschädigt hatten, beschloß der Geschwaderchef, ihnen das Handwerk zu legen, ihnen eine Beschießung des offenen Malaga zu verbieten, sie nach Cartagena zurückzutreiben und im Falle von Widersetzlichkeit zu nehmen. Der Kapitän des Swiftsure stellte sich unter seine Befehle und verpflichtete sich durch schriftliche Abmachung zu einer Cooperation.

Am andern Morgen trafen die Insurgentenschiffe vor Malaga ohne Flagge ein. „Friedrich Karl" und „Swiftsure" hißten die ihrige, da aber nichts darauf erfolgte und damit die ersten Regeln internationaler Höflichkeit mißachtet wurden, feuerte „Friedrich Carl" der zuerst ankommenden Fregatte „Almansa" mit dem General Contreras, dem Chef der Insurrektion, an Bord, einen scharfen Schuß vor den Bug, und nun erschien die Flagge. Contreras wurde unter der Drohung, sonst das Feuer gegen die „Almansa" zu eröffnen, an Bord des „Friedrich Carl" befohlen, und als er dort auf die Frage

nach seinen Absichten cynisch erklärte, er wolle Malaga bombardieren, wurde ihm mitgeteilt, daß er Gefangener sei und die Schiffe zwangsweise nach Cartagena zurückeskortiert werden würden, bis nähere Weisungen von Berlin und vom englischen Admiral Yelverton, zu dessen Flotte der „Swiftsure" gehörte, eingetroffen seien.

Auf dem Wege dorthin begegnete man der englischen Flotte. Ihr Admiral hieß die getroffenen Maßnahmen gut, beließ den „Swiftsure" unter Befehl des „Friedrich Carl", empfahl aber bei Ankunft in Cartagena die Schiffe nicht den Insurgenten zurückzugeben, sondern die entwaffneten Besatzungen an Land zu schicken und die Schiffe unter Quarantäneflagge mit den eigenen Leuten zu besetzen, bis von den beiderseitigen Regierungen über das Weitere verfügt sei. Dies geschah, den spanischen Besatzungen wurde 24 Stunden Zeit gegeben, um die Schiffe zu verlassen, widrigenfalls sie mit Gewalt entfernt würden. Sie zogen es jedoch vor, diese nicht zur Anwendung gelangen zu lassen und erklärten sich schon nach 12 Stunden bereit dazu. General Contreras wurde noch 8 Tage auf dem „Friedrich Carl" an Bord gehalten, bis der Befehl von Berlin kam, ihn freizulassen.

Die Insurgentenschiffe wurden den Engländern übergeben, die sie der rechtmäßigen Regierung überlieferten. Damit war der Insurrektion der Todesstoß versetzt und es nur die Frage kurzer Zeit, daß sie auch zu Lande überwunden wurde, da die übrigen Schiffe von den Deutschen und Engländern im Hafen blockiert wurden und sie keine Raubzüge an der Küste zur Beschaffung von Geldmitteln mehr unternehmen konnten.

Ich als Geschwaderchef wurde jedoch abberufen und durch den Kapitän zur See Przewisinsky ersetzt. Das auswärtige Amt war der Ansicht, ich hätte mich in die inneren politischen Verhältnisse Spaniens gemischt, und glaubte namentlich den Franzosen keinen Anlaß zu unangenehmen diplomatischen Erörterungen geben zu sollen. Das Kriegsgericht sprach mich jedoch von dem Vorwurfe, meine Instruktionen überschritten zu haben, einstimmig frei. Ich hatte die Weisung, die Deutschen zu schützen, und das war geschehen. Wenn ich nicht wartete, bis das beabsichtigte Bombardement Malagas durch Contreras eingetreten war, sondern seine Schiffe vorher unschädlich machte,

so war ich dadurch nur meinen Instruktionen nachgekommen. Daß ich mich aber nicht in die inneren Angelegenheiten des Landes gemischt, ging wohl auch daraus hervor, daß nicht nur die Deutschen in Malaga, sondern vor allem 500 der angesehensten spanischen Bewohner der Stadt mir eine Adresse sandten, in der sie mir den wärmsten Dank dafür aussprachen, daß nur durch mein Eintreten Malaga und seine Bewohner vor großem Unheil bewahrt seien.

Bis die Insurrektion gänzlich unterdrückt wurde und Contreras nach Oran floh, vergingen jedoch noch einige Monate und mein Nachfolger mußte noch einmal scharf eingreifen. Von den Revolutionären wurden den Deutschen in Cartagena Kontributionen auferlegt. Kapitän Przewisinsky sammelte sein Geschwader vor der Stadt, während die Panzerfregatte „Kronprinz" und die Korvette „Augusta" in Wilhelmshaven fertig zum Auslaufen lagen, falls eine Unterstützung nötig werden sollte, und es wurde den Insurgenten unter Androhung eines Bombardements ein Ultimatum gestellt, dem sie sich nach wenigen Stunden fügten und den Deutschen einen Schadenersatz von 15,000 spanischen Thalern zahlten.

Es schien jedoch, als ob die spanischen Wirren unsere Marine noch weiter beschäftigen sollten, wozu der ausgebrochene Karlistenaufstand Anlaß gab. Der deutsche Zeitungskorrespondent, Hauptmann a. D. Schmidt, wurde im Sommer 1874 auf Befehl von Don Carlos als Spion erschossen, obwohl er nicht den geringsten Anlaß dazu gegeben und der Prätendent später selbst zugab, es sei die größte Dummheit gewesen, die er je begangen habe. Die Aufregung über diesen schändlichen Mord war in Deutschland groß, und es wurden sofort die beiden großen Kanonenboote „Nautilus" und „Albatroß" an die spanische Nordküste gesandt, wo sie am 24. August in Santander eintrafen. Hier empfing sie die Bevölkerung sehr kühl, in St. Sebastian und Bilbao jedoch auf das glänzendste mit demonstrativer Spitze gegen das karlistisch gesonnene Frankreich. Dies flößte Don Carlos gerechtfertigte Bedenken ein; er fürchtete in der That eine deutsche Intervention und gab sich ersichtlich große Mühe, fernerhin gegen die Deutschen sehr höflich zu verfahren. Daß seine Untergebenen ihre Feindseligkeiten gegen letztere durch Beschießung der beiden Kanonenboote mit Gewehren und Geschützen bei Guetaria kundthaten und

ein vereiteltes Attentat auf ein deutsches Handelsschiff machten, war entschieden gegen den Willen des Prätendenten. Einige Granaten jagten jedoch sehr schnell die Angreifer mit Verlust in die Flucht, während ihre eigenen Schüsse keinerlei Schaden angerichtet hatten, und diese Lektion genügte, um für die weitere Dauer des Krieges die Kanonenboote und auch die Deutschen am Lande unbehelligt zu lassen.

Die nächsten beiden Jahre brachten keine kriegerische Thätigkeit, da es jedoch auch Aufgabe der Marine ist, durch wissenschaftliche Arbeiten auf meteorologischem und hydrographischem Gebiete der Schiffahrt Nutzen zu bringen und sie auf ihren beschwerlichen Wegen, so weit dies in menschlicher Macht liegt, zu sichern, so wurde zu diesem Zwecke die Kreuzerfregatte „Gazelle" unter Kommando des Kapitäns zur See von Schleinitz auf eine zweijährige Reise um die Erde ausgesandt.

Auf Veranlassung des Amerikaners Maury war nach dieser Richtung in den letzten drei Jahrzehnten schon viel durch meteorologische und hydrographische Beobachtungen geschehen, für die er die intelligenten Seeleute aller Nationen zu interessieren wußte. Trotzdem blieben noch verschiedene Lücken, deren Ausfüllung wünschenswert war, um ein möglichst vollständiges Bild von der physikalischen Beschaffenheit der Ozeane zu erhalten, aus dem die Seefahrer für Sicherung und Kürzung ihrer Reisen Nutzen ziehen konnten.

Um diese Lücken auszufüllen, schickte die englische Regierung die nach allen Richtungen für wissenschaftliche Forschungen auf das Beste ausgerüstete Fregatte „Challenger" auf eine dreijährige Expedition aus. Da sie allein die Aufgabe jedoch nicht zu lösen vermochte, trat die „Gazelle" ergänzend ein, indem sie die von jener offengelassenen Meeresteile aufsuchte und ihre Beobachtungen, Erforschung der Meerestiefen und Strömungen, Untersuchung des Meeresgrundes, Vermessung der Küsten, die noch nicht sicher in den Seekarten niedergelegt waren ꝛc. auf diese Meeresteile ausdehnte.

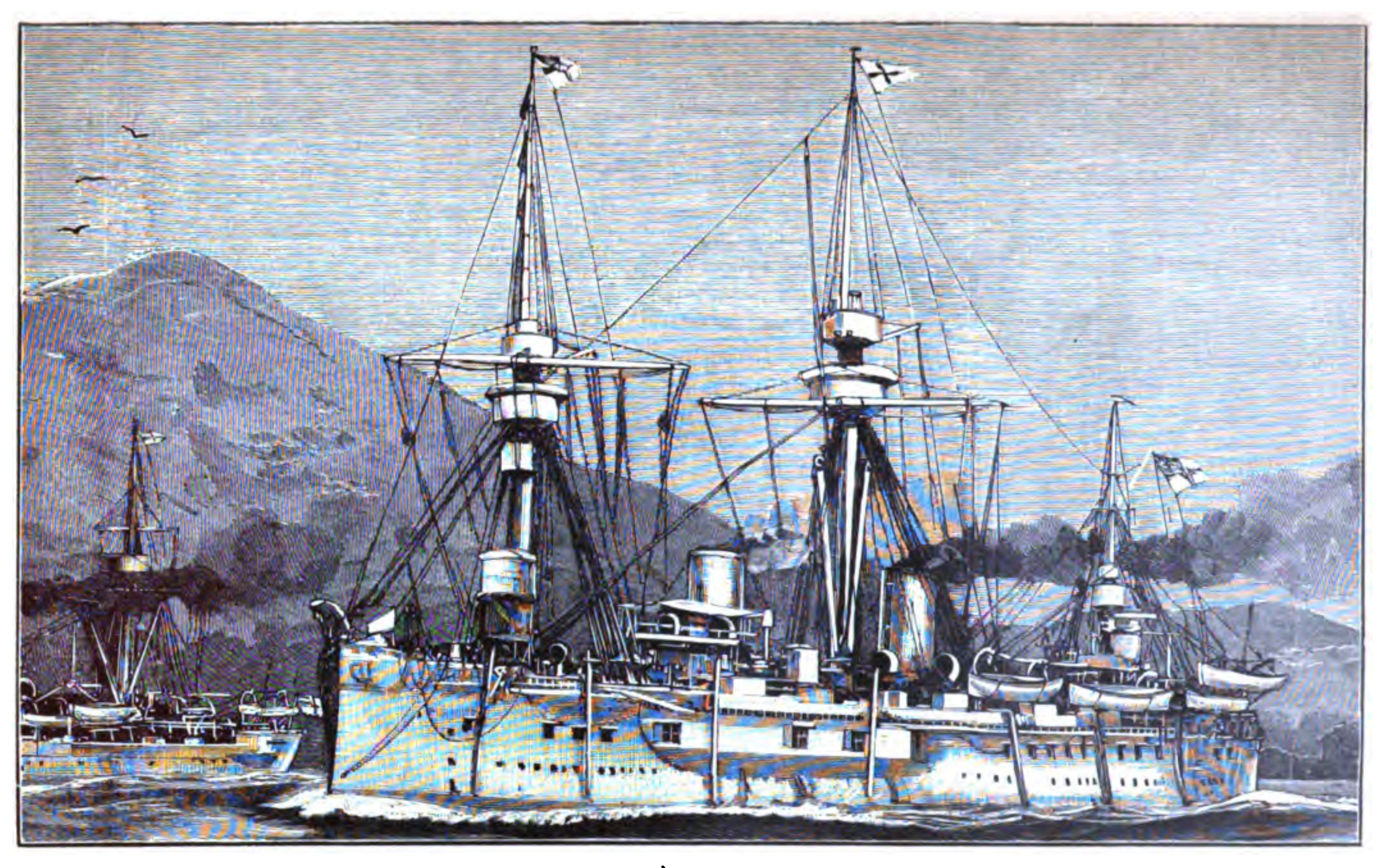
Die erzielten Erfolge waren durchaus zufriedenstellend und den außerordentlichen Mühewaltungen und Strapazen, welche diese beschwerliche Reise für Offiziere und Mannschaften brachte, vollkommen entsprechend, umsomehr als es auch gelang, nach längerem Aufenthalt auf den höchst ungastlichen, fast immer von Stürmen und Nebel heim-

gesuchten, unbewohnten Kerguelen Inseln im südlichen Indischen Ozean den Venusdurchgang am 9. Dezember 1874 einwandfrei zu beobachten, zu dem von Reichswegen noch vier andere Expeditionen von Gelehrten nach den Aucklands-Inseln, Tschifu im Gelben Meere, Mauritius und Ispahan, ausgesandt wurden.

Ein merkwürdiges Zusammentreffen auf dieser Reise war es, daß der „Gazelle" der von Graf von Monts befehligten Kreuzerfregatte „Vineta" in der Magelhaens-Straße begegnete, welche mit Kadetten an Bord ebenfalls eine Erdumseglung vollführte. Beide Schiffe, deren Kommandanten eng befreundet waren, hatten nichts von einander gewußt und fanden sich hier, Tausende von Meilen von der Heimat entfernt, zusammen — ein seltsames Spiel des Zufalles.

Das Jahr 1876 brachte zwar keine kriegerischen Verwicklungen für die Marine, die zu Kämpfen führten, gab ihr aber Gelegenheit zu einer imposanten Machtentfaltung in fremden Meeren, wie sie bis dahin noch nicht stattgefunden, und zeugte davon, mit welcher Energie dahin gestrebt wurde, den vielseitigen Anforderungen zu genügen, die sich an den verschiedensten Punkten der Erde geltend machten. Daß dies nur unter größter Anspannung aller Kräfte der Besatzungen geschehen konnte, liegt auf der Hand, wenn man den geringen Bestand an Schiffen bedenkt, die fast sämtlich in Dienst und über alle Meere zerstreut waren. In andern Marinen ist es gebräuchlich, die Seeoffiziere für 2—3 Jahre einzuschiffen und dann auf längere Zeit sich erholen zu lassen, aber davon konnte bei uns keine Rede sein. Nach dem Kriege hatte unser Seehandel einen so gewaltigen Aufschwung genommen, daß es nötig wurde, an den verschiedensten Punkten der Erde die Flagge zu zeigen und ihm schützend zur Seite zu stehen.

Anfangs 1876 hatten die seefahrenden Nationen beschlossen, durch eine große Flottendemonstration auf die chinesische Regierung einen Druck auszuüben, um sie zu einem energischen Vorgehen gegen das Piratenwesen in ihren Gewässern zu zwingen, dem sie bisher nur lau gegenüberstand, und das in der letzten Zeit sehr überhand genommen hatte. Die kaiserliche Regierung beteiligte sich an dieser Demonstration, die auch ihren Zweck erfüllte, mit einem Geschwader von 6 Schiffen unter dem Befehle des Kapitäns zur See Grafen v. Monts. Dasselbe bestand aus zwei Kreuzerfregatten „Hertha"



Panzerschiff (jetzt großer Kreuzer) „Kaiser".

und „Vineta", zwei Korvetten „Ariadne" und „Luise" und den beiden Kanonenbooten „Cyclop" und „Nautilus" mit zusammen 58 Geschützen und 1380 Mann Besatzung.

In Westindien war die Korvette „Victoria" mit 10 Geschützen und 230 Mann stationiert, um namentlich Haiti stets daran zu erinnern, daß bei den häufigen Aufständen nicht Deutsche geschädigt würden.

Eine ganz bedeutend größere Machtentwicklung fand jedoch zu gleicher Zeit im Mittelmeere statt. In Salonichi war der deutsche Konsul durch muselmännische Fanatiker ermordet, und es galt, nicht allein dafür Genugthuung zu fordern, sondern auch die im Orient angesiedelten Deutschen gegen den erregten Religionshaß der Türken zu schützen. Einer Macht wie der Türkei gegenüber konnte dies nur durch eine Flotte geschehen, die, wenn es nötig wurde, auch Gewalt gebrauchte und dadurch imponierte. Nicht weniger als 8 Schiffe, darunter die vier Panzerfregatten „Kaiser", „Deutschland", „Friedrich Carl" und „Kronprinz", die Korvetten „Medusa", die Kanonenboote „Meteor" und „Komet", sowie der Aviso „Pommerania" unter Befehl des Kapitäns zur See Batsch, erschienen Ende Juni vor Salonichi. Das Geschwader führte 67 schwere Geschütze bei 2620 Mann Besatzung, und seine Ankunft übte auch sofort die gewünschte Wirkung. Die Türkei beeilte sich, die geforderte Genugthuung zu geben, und da nichts mehr für die übrigen Deutschen zu fürchten war, konnten bereits im August zwei Panzerfregatten wieder nach Deutschland zurückkehren, während die übrigen Schiffe noch vorläufig bis zur Beilegung der türkischen Wirren im Mittelmeere blieben.

In den heimischen Gewässern waren in diesem Jahre noch 6 Schulschiffe mit 58 Geschützen und 1000 Mann im Dienst, was in Summe 25 in Dienst gestellte Schiffe mit 246 Geschützen und 6850 Mann ergab, eine Machtentfaltung, wie sie verhältnismäßig keine andere Seemacht aufweisen konnte.

Dies bedeutete eine ganz außergewöhnliche Kraftanstrengung der jungen Marine und ihres Personals, welches zwar stets freudigen Mutes den schweren von ihm geforderten Ansprüchen gerecht wurde, auf die Dauer aber nicht so ausgenutzt werden durfte, wenn darunter nicht die Schlagfertigkeit in der Marine leiden sollte. Eine entsprechende

Vermehrung sowohl des Materials wie Personals war dringend nötig, und wenn dieselbe auch allmälich eintrat, so geschah sie durch die steten Abstriche des Reichstags doch in viel zu langsamem Tempo, hielt durchaus nicht Schritt mit dem großartigen Wachstum unseres Seehandels, und erst das nach vielen Kämpfen in diesem Jahre zu stande gekommene Flottengesetz hat einigermaßen den Verhältnissen Rechnung getragen.

Das Jahr 1877 erhielt für die Marine insofern eine besondere Wichtigkeit, als Prinz Heinrich von Preußen als Kadett in dieselbe trat und sich auf dem Kadettenschulschiff, der Segelfregatte Niobe für seine erste Seereise einschiffte. Auf Wunsch der erlauchten Eltern hatte Kaiser Wilhelm den Eintritt des Enkles in die Marine genehmigt. Als der damalige Kronprinz und die Kronprinzessin in Begleitung unseres jetzigen Kaisers den Sohn in Kiel der neuen Laufbahn übergaben, sprach der damalige Chef der Admiralität General von Stosch, folgende Worte: „Prinz Heinrich von Preußen ist das erste Glied unseres Herrscherhauses, welches seine militärische Laufbahn in der Marine beginnt. Es gewährt dies mithin das lebendige Zeugnis, daß unser hoher Kriegsherr die Marine der sieggekrönten und bewährten Armee ebenbürtig an die Seite zu setzen wünscht, und daß auch wir eine starke Waffe für den großen Lauf des Hauses Hohenzollen werden sollen."

Der Kronprinz erwiderte, er übergebe seinen Sohn der jungen Marine mit dem Vertrauen, daß derselbe zu ihrer Förderung beitragen und den Ruhm, den die Armee erworben, auch auf sie zu übertragen helfen werde, falls die Forderung an ihn herantrete.

Obwohl seit der 21jährigen Seedienstzeit, die Prinz Heinrich bis jetzt zum Kontre-Admiral durchgemacht, ihm keine Gelegenheit gegeben ist, kriegerischen Ruhm zu ernten, so unterliegt es keinem Zweifel, daß er sich denselben erwerben wird, wenn es sich in Zukunft darum handeln sollte, einem Feinde entgegenzutreten. Von der Pike auf dienend hat er sich alle Eigenschaften erworben, die den tüchtigen Seemann und Flottenführer kennzeichnen. In allen Lebenslagen des schwierigen Berufs, den er sich erkoren, hat er Mut, Geistesgegenwart, Besonnenheit und die Fähigkeit gezeigt, um in schwierigen Fällen sofort die richtigen Entschlüsse zu fassen. Er hat den Marine-



Prinz Heinrich von Preußen.

dienst in allen Stellungen, die dessen Vielseitigkeit erfordert, aus dem Grunde sich zu eigen gemacht, ist auf seinen eignen Wunsch zu einer höheren Charge nur befördert, wenn die Reihe an ihn kam und hat sich außerdem durch sein leutseliges Wesen die Liebe und Verehrung seiner Untergebenen in so hohem Grade erworben, daß sie mit Begeisterung seiner Führung folgen, und diese wird im Kampfe die Gewißheit des Sieges für sich haben. Er wird das Vertrauen, welches sein Vater am Beginn seiner Laufbahn in ihn setzte, in vollem Maße rechtfertigen.

Das Jahr 1878 brachte für die Marine wieder eine kriegerische Verwickelung, wenn gleich die Expedition, dank der dabei bewiesenen Energie ohne Blutvergießen ihren Zweck erreichte.

Der deutsche Konsul in Managua, der Hauptstadt der Republik Nicaragua, hatte eine Forderung an die Regierung. Dieselbe verweigerte die Anerkennung der Schuld, und als er trotzdem darauf bestand, wurde er gemißhandelt. Dies erforderte eine Sühne, und die zur Zeit in Japan weilende Kreuzerfregatte „Elisabeth", Kapitän zur See von Wickede, erhielt Befehl, mit der Fregatte „Leipzig" und Korvette „Ariadne" sich dorthin zu begeben und Genugthuung zu verlangen. Die von verschiedenen Seiten nach Panama beorderten Schiffe trafen sich dort, während die an der Ostseite Mittelamerikas kreuzende Korvette „Medusa" darauf achtete, daß von dort keine Waffentransporte nach Nicaragua gingen, das von der bevorstehenden Ankunft des Geschwaders bereits Kunde erhalten hatte, so wie sie auf geschickte Weise sich über die militärischen Stärkeverhältnisse der Republik vergewisserte, um dem Geschwaderchef davon Kenntnis zu geben.

In tropischen namentlich so ungesunden Ländern wie Nicaragua ist es für nordische Europäer keine Kleinigkeit, Krieg zu führen, namentlich wenn es sich darum handelt, längere Tagemärsche mit schwerem Gepäck auf schwierigen Wegen bei einer Hitze zu machen, die selbst nachts nicht unter 28° C. heruntergeht. Alle Umstände wurden aufs beste vorher bedacht und eine große Zahl Ochsenkarren requiriert, um wenigstens die schweren Sachen, wie Proviant für mehrere Tage und die Munition fortzuschaffen.

Am 18. März traf das Geschwader vor Corinto ein und am

folgenden Tage wurden zwei Offiziere nach Managua geschickt, die dort am 22. eintrafen und am nächsten Tage folgendes Ultimatum stellten: „Salutierung der deutschen Flagge in Corinto, Zahlung der beanspruchten 30,000 Dollars und Bestrafung des schuldigen Beamten, der sich gegen den Konsul vergangen. Eine Frist von 24 Stunden wurde bewilligt. Wenn nach Ablauf derselben nicht der Forderung Genüge geschehen sei, würden militärische Maßnahmen erfolgen." Das war kurz und bündig, verfehlte aber nicht seine Wirkung; 400 Mann standen marschbereit, um erforderlichen Falls in der Hauptstadt Genugthuung zu erzwingen.

Zuerst wurde gezögert, aber die Herren von der Regierung mochten wohl zu der Ueberzeugung gelangt sein, daß ihre „Armee" den 400 deutschen Seeleuten mit ihren Zündnadelgewehren nicht gewachsen seien, denn noch in letzter Stunde, als die abgesandten Offiziere bereits zu Pferde saßen, um den Rückweg anzutreten, erklärten sie sich zur Annahme der Bedingungen bereit. Die 30,000 Dollars wurden gezahlt und am 31. in Gegenwart der 400 Mann deutscher Landungstruppen, sowie 200 Mann Truppen von Nicaragua, wohl der ganzen „Armee", und was Uniform, Haltung und Bewaffnung anbetraf, im Stile der meisten kleinen Republiken Südamerikas, die deutsche Flagge mit 21 Schuß salutiert. Da die verlangte Bestrafung des schuldigen Beamten sich hinzögerte, wurde nochmals eine kurze Frist gegeben und aufs neue eine Landung in Aussicht gestellt. Darauf wollten es denn die Herren Republikaner doch nicht ankommen lassen und gaben nach. Damit war die Sache erledigt; Nicaragua weiß jetzt, daß das deutsche Reich nicht mit sich scherzen läßt und bei der vorjährigen Revolution sind die Deutschen, die dort Plantagen und andere Etablissements im Werte von vielen Millionen besitzen, nicht behelligt worden, obwohl aus Mangel an Kreuzern diesmal keine Schiffe dorthin geschickt werden konnten.

Dasselbe Jahr brachte für die Marine, sowie für ganz Deutschland eine furchtbare Katastrophe durch den Untergang der eben fertig gewordenen Panzerfregatte „Großer Kurfürst." Seit Einführung des Dampfes in die Schiffahrt und bei der damit verbundenen größeren Schnelligkeit, die sich in den letzten 30 Jahren gegen die Zeit der Segelschiffe nahezu verdreifacht hat, ist die Zahl

der Zusammenstöße ganz unverhältnismäßig vermehrt und durch den Eisenbau sind sie viel gefährlicher geworden. Man hat diese Gefahr dadurch abzuschwächen gesucht, daß man den Schiffen einen bis zur Wasserlinie reichenden doppelten Boden gibt, der aus vielen kleineren, von einander wasserdicht abgeschlossenen Abteilungen besteht, um bei Verletzungen der äußeren Haut das eindringende Wasser auf einen kleinen Raum zu beschränken. Ebenso hat man eiserne Wände der Länge und Quere nach durch das Schiff gezogen, wodurch abermals größere Abteilungen geschaffen werden, von denen eine oder auch wohl zwei voll laufen können, ohne das Schiff zum Sinken zu bringen. Allein in vielen Fällen hat das auch nicht ausgereicht, und trotzdem sind traurige Unglücksfälle zu beklagen, denen auch die größte Vorsicht nicht vorbeugen kann. Am häufigsten finden dieselben bei Nebel oder dickem unsichtigen Wetter und nachts statt, wenn der Gesichtskreis sehr beschränkt ist und die Schiffe sich einander mit rasender Schnelligkeit nähern. Man bedenke nur, daß, wenn zwei Schiffe, deren jedes 20 Knoten oder 10 m in der Sekunde läuft, einander auch auf 200 m sehen, diese Entfernung in 10 Sekunden zurückgelegt ist und sie deshalb gar keine Zeit haben, irgend ein Manöver zu machen, das ein Ausbiegen gestattet. Zieht man ferner in Betracht, daß die Gewalt eines Stoßes sich aus dem Produkt von Geschwindigkeit und Masse zusammensetzt und das Gewicht eines Schiffes weit über 200,000 Zentner betragen kann, so wird man verstehen, daß sehr leicht jene Vorsichtsmaßregeln des Baues versagen können und der in die Seite des einen Schiffes eindringende scharfe Eisenbug des andern alles zerschmettert und Oeffnungen reißt, gegen die weder der doppelte Boden noch die größeren Abteilungen Schutz gewähren.

So erging es auch dem unglücklichen „Großer Kurfürst“, als ihm der mächtige „König Wilhelm“ mit seinem Sporn in die Seite rannte. In 15 Minuten war sein Schicksal besiegelt, und mit ihm fanden 269 Mann, darunter 7 Offiziere, 1 Maschinen-Ingenieur und 1 Zahlmeister ihr Grab in der Tiefe. Das düstere Ereignis trat umso unerwarteter ein, als es sich bei dem schönsten Wetter mit spiegelglattem Wasser zutrug, und noch heute ist es nicht ganz aufgeklärt, wie es geschehen konnte, wenngleich das zu nahe bei ein-

ander Fahren der Schiffe mit die Schuld trug. Wäre die Entfernung statt 100 m auch nur doppelt so groß gewesen, so hätte der Zusammenstoß wenigstens nicht in so verderblicher Weise geschehen können.

Dem Geschwader, welches aus den 4 Panzerschiffen „König Wilhelm", „Preußen", „Friedrich der Große" und „Großer Kurfürst" — letztere drei seit kurzem fertig gewordene Turmschiffe — sowie aus dem Aviso „Falke" bestehen und eine Uebungsreise nach Gibraltar machen sollte, schien sich von Anfang an das Unglück an die Fersen geheftet zu haben. Schon im Belt lief „Friedrich der Große" durch Schuld des Lotsen so heftig auf den Grund, daß fast 200 Fuß seines äußeren doppelten Bodens aufgerissen wurden. Obwohl er dank dem inneren Boden dicht blieb, mußte er nach Kiel zurück und dort Monate lang reparieren. Dann hatte kurz darauf der „Falke" Havarie in der Maschine und mußte ebenfalls von der Fahrt ausgeschlossen werden, so daß nur drei Panzer übrig blieben, die am 29. Mai ihre Reise nach dem englischen Kanal antraten, und sich am 31. Mai auf der Höhe von Folkestone in der Nähe von Dover befanden. „König Wilhelm" und „Preußen" liefen in Kiellinie hintereinander, „Großer Kurfürst" an Steuerbord quer ab und wie befohlen war, in 100 m Entfernung. Die Fahrt des Geschwaders betrug 9 Knoten (2¼ deutsche Meilen in der Stunde). Kurz nach 10 Uhr morgens kamen zwei Kauffahrteischiffe an Backbord in Sicht, die entgegensteuernd den Kurs des Geschwaders kreuzten, so daß dieses ausweichen mußte. „Großer Kurfürst" that dies, wie er mußte zuerst, und der „König Wilhelm" folgte der Bewegung. Als beide Schiffe von dem Handelsfahrzeuge frei waren, wollten sie wieder auf ihren alten Kurs zurückgehen, aber hierbei erfolgte der Zusammenstoß. Ob auf dem „König Wilhelm" das Ruderkommando falsch verstanden worden ist, oder ob infolge seines sehr stark wirkenden Balanceruders, und weil die Ruderleute damit nicht vertraut genug waren, jenes zuerst zuweit übergelegt war und das Schiff infolgedessen eine zu schnelle Drehung nach dem „Großer Kurfürst" zu machte, hat nicht festgestellt werden können; genug anstatt mit dem Kopfe nach links zu gehen, drehte er weiter nach rechts und bei der zu geringen Entfernung des letzteren war das Unglück

da. Der Kommandant des „Großer Kurfürst" sah die drohende Gefahr, aber versuchte sie vergebens abzuwenden oder dadurch zu vermindern, daß er sofort wieder das Ruder nach der anderen Seite überlegen und die Maschine mit voller Kraft angehen ließ. Auch „König Wilhelm" ließ seine Maschine rückwärts schlagen, aber es war bereits zu spät, das Moment des Riesenschiffes zu groß, um es in wenigen Augenblicken abschwächen zu können und sein Sporn bohrte sich unterhalb des Panzers in die Seite des „Großer Kurfürst", indem er eine mehrere Quadratmeter große Oeffnung in sie brach. Dabei traf er wahrscheinlich auch eine Zwischenwand der großen Abteilungen und zerstörte sie so, daß die einströmende Wassermasse gleich zwei derselben füllte, da sonst das schnelle Ueberfallen des Schiffes nach der verwundeten Seite und sein Sinken nach so kurzer Zeit nicht gut erklärlich war.

Der Kommandant Graf Monts versuchte mit voller Maschinenkraft nach der nahen Küste zu steuern, um auf flaches Wasser zu kommen, allein auch dieser Versuch scheiterte. Das Schiff legte sich immer weiter über, so daß es nicht mehr dem Ruder gehorchte. Auch die Maschinenpumpen konnten nicht im entferntesten die eindringenden Wassermassen bewältigen. Das Signal zum Verschließen der Verbindungsthüren zwischen den Abteilungsschotten war zwar gegeben worden, aber es bleibt fraglich, ob es bei dem schnellen Sinken noch überall hat ausgeführt werden können — genug der Untergang nach wenigen Minuten war unausbleiblich und der Kommandant konnte nur noch die Befehle geben „Alle Mann aus der Maschine" und „Alle Mann aus dem Schiff" als auch unmittelbar danach das Schiff kenterte und in die Tiefe sank.

Bis zu diesem Augenblicke hatte die auf ihren Gefechtsstationen versammelte Mannschaft, durch ihre Offiziere ermutigt, eine wunderbare Ruhe bewahrt; bei einer über alles Lob erhabenen Pflichterfüllung hatte lautlose Stille bis zum letzten Augenblicke geherrscht, die gegebenen Befehle wurden schnell und genau ausgeführt; auf das Kommando „Alle Mann aus dem Schiff" waren die auf Deck Befindlichen über Bord gesprungen, aber als dann das Schiff sank, die losgebrochenen Wrackstücke mit heftiger Fahrt aus der Tiefe auftauchten und die mit dem Tode Ringenden auch noch bedrohten,

da forderte die menschliche Natur ihr Recht und ein hundertstimmiger verzweifelter Hilfeschrei rang sich aus den Wassern empor.

Graf Monts blieb seiner Pflicht als Kommandant getreu als letzter an Bord auf seinem Posten auf der Kommandobrücke. Erst als sein Schiff beim Kentern mit dem Wasserspiegel gleich lag, sprang auch er über Bord, und es gelang ihm, als vorzüglicher Schwimmer von dem Strudel frei zu kommen, der so manchen mit sich hinabzog. Der „König Wilhelm", Kommandant Kapitän zur See Kühne, war zwar auch stark beschädigt, sein Vorsteven gebrochen und vorn sowohl die Außenhaut wie der Panzergürtel zerrissen und verbogen, so daß das eindringende Wasser die vordere Abteilung füllte und das Schiff vorn tief einsank, aber glücklicherweise ist jene in der Schärfe des Bugs die kleinste und die Verbindungsthür nach hinten war geschlossen. Obwohl man noch nicht wußte, wie groß der Umfang des eigenen Unheils war, geschah auf ihm alles mögliche, um die Kameraden zu retten. Alle möglichen Rundhölzer, Hängematten, Rettungsbojen 2c. wurden über Bord geworfen, um den Schwimmenden Halt zu geben, bis die zehn Boote ausgesetzt waren, was mindestens eine Viertelstunde beanspruchte und dadurch, sowie durch in der Nähe befindliche und herbeieilende englische Fischerboote gelang es 218 von der 487 Köpfe starken Besatzung zu retten; 269 ereilte leider der Tod.

Graf Monts wurde, nachdem er eine Viertelstunde im Wasser gewesen, von einem Boote des „König Wilhelm" aufgenommen. Infolge von Ueberfüllung schlug dasselbe jedoch um. Ein Seesoldat klammerte sich an ersteren, drohte ihn in die Tiefe zu ziehen und nur mit größter Mühe gelang es dem Grafen nicht nur sich selbst, sondern auch den Soldaten zu retten. Ein Lieutenant rettete mit eigener größter Lebensgefahr einen ihm intim befreundeten Kameraden und ein anderer Lieutenant, der merkwürdig genug für einen Seemann fast gar nicht schwimmen konnte, bewahrte sich durch Entschlossenheit und Geistesgegenwart vor fast sicherem Tode. Er war in den Großmast geklettert und als die Spitze desselben beim Kentern des Schiffes nahe dem Wasser war, wagte er einen kühnen Sprung, erfaßte ein Wrackstück, an dem er sich hielt, war dadurch außerhalb des Strudels gelangt und konnte nachher von einem Boote aufgenommen werden.

Die Kunde von dem furchtbaren Unglück ließ ganz Deutschland in Schmerz erzittern, und es hat lange, lange gewährt, ehe die tiefe dem Vaterlande und der Marine geschlagene Wunde vernarbt ist. „Navigare necesse est, vivere non necesse“ rief Pompejus den Schiffsführern der römischen Getreideflotte zu, als diese wegen stürmischer Witterung nicht in See gehen wollten, und derselbe Spruch steht in Stein gemeißelt auf dem Portal des alten Seefahrthauses in der Hansestadt Bremen seit Hunderten von Jahren. „Die Schifffahrt ist notwendig, das Leben nicht“ und wenn auch in Traurigkeit, muß man sich mit ihm trösten, wenn ein solches Unheil über uns hereinbricht.

Einen ergreifenden Nachruf widmete dem versunkenen Schiffe Gustav Frommel, der es wohl verdient hier einen Platz zu finden.

Sieh auf den Molen dort die Massen!
Zu Tausenden das Volk allda
Will es Revue passieren lassen
Die Panzer der „Germania“:
Stolz grüßt ihr Hurrah! die Kolosse
Und Antwort rollt von Mast und Raa.
Hurrah! solch stolzem Meeresschlosse,
Glück auf zur See! Germania.
Fahr wohl, fahr wohl! und fernem Strande
Verkünde Deutschlands Macht und Ruhm,
Du jüngstes Kind vom Vaterlande,
Du Deutschlands Stolz und Heiligtum!

Dort von dem Bord der Eisenschiffe
Noch tausend Augen rückwärts sehn,
Dorthin wo Deutschlands Felsenriffe
In bleichem Nebel untergehn.
„Ade, ade, ihr meine Lieben!“ —
Hinaus, hinaus den letzten Gruß!
Sieh, flammensprühend schickt von drüben
Der Admiral den Abschiedskuß.
Hurrah, ihr Könige der Meere!
Stimmt draußen auf dem Ocean
Ein dröhnend Lied von deutscher Ehre,
Von deutscher Heldentugend an.

Klar ist die See, der Wind haucht leise
In Deutschlands-Farben dort am Mast —
Ihr deutschen Brüder: Gute Reise!
Am fernen Strande gute Rast!
Welch Dreigestirn! welch stolze Namen!
Wie edler auf dem Ocean
Sie nimmermehr gezogen kamen,
Sie nie des Meergott's Augen sahn.
Drei Namen, eine Welt voll Ehre,
Umfassend eine Welt voll Ruhm.
Hurrah, hurrah! schäumt auf ihr Meere!
Schwing hoch den Dreizack du, Neptun!

Der „König" und der „Kurfürst" führen
Und „Preußen" schließt den Eisenzug.
Fort schnell! Euch nahen die Walküren,
Umrauschen euch im Todesflug.
Fahrt schnell, fahrt schnell, ihr deutschen Brüder!
Schon rauscht aus düstrer Flut empor
Ein Totensang, ein traurig müder,
Ein grauenvoller Leichenchor!
Ha! blasse Häupter, Tang-umwunden,
Und bleiche Arme feucht und kühl,
Ersehnend wilde Liebesstunden,
Auftauchen an der Schiffe Kiel.

Ha! gellend durch die Lüfte bebet
Vom „Kurfürst" der Kommando-Schrei:
Das Eisen kreischt; hinweg, was lebet!
Aufjauchzend rast der Tod herbei.
Ein Schrei aus tausend deutschen Kehlen,
Ein nie gehörter Klageton,
Herr Gott! sei gnädig ihren Seelen,
Steh bei im Tode Deutschlands Sohn.
Ein Gurgeln und ein Wasserquellen,
Ein Ringen fürchterlich und schwer —
Dann glätten sich die Wasserwellen,
Der „Große Kurfürst" ist nicht mehr!

Er ist nicht mehr; doch von den Helden,
Die nach er zog zum dunklen Grund,
Wird Deutschlands goldnes Buch vermelden,
Wird singen deutscher Jugend Mund.

Es war ein Sinken, nie gesehen,
Es war ein Sterben groß und hehr.
Oh, Deutschland, deine Söhne gehen
Zum Tode stolz auch auf dem Meer.
Du Göttin Deutschlands, klage, klage!
Cypressen flicht ins goldne Haar!
Dein „Kurfürst“ ward zum Sarkophage
Für treue deutsche Heldenschaar.

Die aufgefundenen Leichen fanden eine Ruhestätte auf dem Kirchhofe von Falkestone. Ein würdiges Denkmal, von der Marine gesetzt, schmückt den Platz.

Der „König Wilhelm“ war zwar leck, konnte aber das eindringende Wasser mit den Pumpen gut bewältigen und nach Portsmouth dampfen, wo er provisorisch repariert wurde, um dann nach Wilhelmshaven zurückzukehren. Aus der bei dem Stoße von ihm erlittenen Havarie zog man jedoch die Lehre, daß der Rammbug der Panzerschiffe sehr stark konstruiert sein muß, wenn das rammende Schiff nicht selbst dabei zu Grunde gehen oder wenigstens nicht gefechtsunfähig werden soll, und hat man das bei den späteren Bauten beachtet.

Das nächste Jahr gab wiederum der Marine Gelegenheit, nicht nur Deutsche im Auslande vor Schaden, sondern auch wie damals Malaga, eine offene Stadt, vor dem Bombardement zu bewahren.

Während des Krieges zwischen Peru und Chile 1879 waren unsere Panzerkorvette „Hansa“, Kapitän zur See Heusner, und die Dampfkorvette „Freya“ zum Schutze der Deutschen dorthin beordert. In dem Seegefechte bei Mejillones wurde nach hartnäckigem Kampfe der peruanische Monitor „Huascar“ von den Chilenen genommen, nachdem sein tapferer Kommandant Grau gefallen war. Die siegreichen Chilenen schickten sich nun an, die Stadt Callao zu bombardieren, jedoch trat Kapitän Heusner so energisch dagegen auf, daß jene ihre Absicht aufgaben. Ebenso erzwang er die Freigabe des widerrechtlich mit Beschlag belegten deutschen Dampfers „Luxor“ und brachte den Betreffenden zum Bewußtsein, daß es nicht geraten sei, fernerhin sich Uebergriffe gegen Deutschland zu erlauben.

Eine scharfe Lektion wurde 1881 einem Negerdorfe an der Küste

von Liberia durch die Korvette „Viktoria“, Kommandant Korvettenkapitän Valois, erteilt. Es war dort der deutsche Dampfer „Carlos“ gescheitert, durch die Neger beraubt und die Mannschaft gemißhandelt. Da die liberianische Regierung zu ohnmächtig war, um von ihr eine entsprechende Genugthuung zu erhalten, nahm Deutschland die Sache selbst in die Hand, und es wurde die „Viktoria“ dorthin gesandt. Sie traf im März vor dem betreffenden Dorfe Namakru ein, das unmittelbar am Strande zwischen Palmen und Gebüsch versteckt liegt, und ankerte ungefähr 1000 Meter von demselben entfernt. Mit wenigen Ausnahmen steht an der afrikanischen Westküste heftige Brandung, die das Landen sehr erschwert. Mit den eigenen Schiffsbooten ist es fast unmöglich, und es werden dazu besondere leichte Fahrzeuge, die Brandungsboote, gebraucht, die dazu mitgenommen wurden. Es lag in der Absicht, das etwa 60 Häuser haltende Dorf, welches 300 Einwohner zählte, gründlich zu zerstören, doch wurde dies, um Weiber und Kinder zu schonen, vorher erst bekannt gemacht. Nachdem zunächst mit verschiedenen Granatschüssen vom Schiff aus der Strand gesäubert und die Landung vorbereitet war, ging dieselbe unter dem Schutz der armierten und 200 Meter vom Strande verankerten Boote vor sich. Die Mannschaften kamen ungefährdet seitwärts von dem Dorfe an Land, — formierten zwei Schützenlinien und marschierten auf letzteres zu. Es zeigten sich nun 30 mit Flinten bewaffnete Neger, die, wenn auch völlig unschädlich, Feuer auf die Deutschen gaben. Einige Granatschüsse aus den Schiffsbooten trieben sie jedoch bald in die Flucht. 14 am Strande liegende Kanoes wurden auf dem Marsche durch Axthiebe vernichtet, die Häuser nach geraubten Sachen untersucht und eine Masse derselben gefunden. Nach ihrer Bergung gingen alle Häuser in Flammen auf, die Maniokpflanzungen wurden zerstört und die das Dorf umgebenden Kokospalmen gefällt, deren Nüsse den Mannschaften eine willkommene Erfrischung in ihrer Milch boten.

Nachdem noch die ganze Umgegend nach etwa im Gebüsch verstecktem Gut abgesucht war, wobei der führende Lieutenant nur dadurch vor dem Tode bewahrt wurde, daß ein auf ihn im Anschlag liegender Neger noch rechtzeitig von der Begleitmannschaft niedergeschossen wurde, blieb nichts mehr zu thun übrig, und die Landungs-

mannschaften schifften sich wieder ein. Zwar zeigten sich während dessen noch einige zwanzig Neger vor dem brennenden Dorfe, welche auf die zweite Schützenlinie feuerten, doch einige Gewehrsalven, Kartätsch- und Granatschüsse legten ihnen bald das Handwerk. Die Expedition langte ungefährdet und ohne jeden Verlust an Bord an, und der erteilte Denkzettel scheint seinen Zweck vollständig erreicht zu haben, denn seit jener Zeit hat man von Schädigungen von Deutschen an jener Küste nichts wieder vernommen.

Eine erstere Angelegenheit erledigten in energischer und schneidiger Weise im Jahre 1882 die Kreuzerfregatten „Stosch" und „Elisabeth", sowie das Kanonenboot „Pfeil" unter Befehl des Kapitäns zur See, von Blanc, in Amoy in China. Von der dortigen Zollbehörde waren Zuckersiedepfannen mit Beschlag belegt, die einem Deutschen gehörten, der auf Formosa eine Zuckersiederei anlegen wollte, und zwar unter dem Vorwande, daß China in Formosa ein Monopol für dergleichen habe. Auf die betreffende Beschwerde in Peking war zwar die Herausgabe der Pfannen schon längere Zeit angeordnet, doch die Zollmandarinen schienen sich an den Befehl nicht zu kehren, und der deutsche Geschwaderchef machte deshalb kurzen Prozeß. Er ließ durch ein starkes bewaffnetes Landungskorps die Straßen der chinesischen Stadt vom Landungsplatze bis zum Zollhause absperren, dessen Thor erbrechen und die Pfannen auf das deutsche Konsulat bringen, das sich auf einer kleinen Insel in der Nähe von Amoy befand. Letzteres ist eine Stadt von 100,000 Einwohnern, von Militär besetzt und von mehreren Küstenforts und Kanonenbooten verteidigt. Die kühne Handlungsweise der kleinen deutschen Schar muß deshalb den Chinesen so gewaltig imponiert haben, daß keinerlei Widerstand geleistet wurde.

Im selben Jahre unternahm die Kreuzerfregatte „Moltke" noch eine wissenschaftliche Expedition nach Süd-Georgien, indem sie einige Gelehrte zur Anstellung von magnetischen Untersuchungen und Beobachtung des Venusdurchganges nach Cumberland-Bai brachte. Nach Auffindung eines geeigneten Platzes und Bau von Wohnhäusern, da der Aufenthalt der Gelehrten ein Jahr dauern sollte, verließ das Schiff diese unwirtbare Gegend, in der die Fahrt wegen der vielen Eisberge und Schneestürme höchst gefährlich war, und im September

1883 wurde die Expedition von der Korvette „Marie" wieder abgeholt. Es war dies eine internationale Unternehmung, an der sich verschiedene Seemächte beteiligten und auf der von 20 verschiedenen Nationen in der Nähe der Pole gleichzeitige Beobachtungen angestellt wurden, die zu einem guten Resultate führten.

Inzwischen waren Nachrichten eingetroffen, daß die Bewohner der Hermit-Inseln in der Südsee sich in grausamer Weise an deutschem Eigentum und Personen vergriffen hatten. Es befand sich dort eine deutsche Handelsstation, deren Agent überfallen und lebendig begraben wurde, während die Insulaner die Niederlassung plünderten und verbrannten. Ebenso wurden 7 Arbeiter der Station ermordet, und der Führer eines deutschen Dampfers meuchlings erschossen.

Diese Ausschreitungen erforderten eine exemplarische Bestrafung, und wurde diese von der Korvette „Carola" Korvettenkapitän Karcher, sowie vom Kanonenboot „Hyäne", Kapitänlieutenant Geiseler ausgeführt. Bei ihrer Ankunft auf der Insel im Dezember 1883 verschwanden die Eingeborenen, wie sie das bei solchen Gelegenheiten immer machen, im dichten Busch, so daß man ihrer schwer habhaft werden konnte; aber in diesem Falle mußten sie überhaupt auf einigen ihrer Kanoes fast sämtlich entkommen sein, denn trotz genauen Absuchens der ganzen Insel an mehreren Tagen durch einige Hundert Landungsmannschaften wurden nur zwei Eingeborene erschossen, ein Häuptling gefangen genommen und einige Weiber gefunden. Es blieb daher nichts anderes übrig, als die Häuser und Kanoes zu zerstören, und das geschah allerdings in gründlichster Weise. Am ersten Tage wurden 13 Kanoes, darunter verschiedene von 50 Fuß Länge vernichtet, am nächsten 44 Häuser niedergebrannt und noch weitere 8 Kanoes zerstört, obwohl es gar nicht leicht fiel, dieselben aufzufinden, da sie sehr geschickt unter Blättern im Busch versteckt waren, alle erreichbaren Kokosbäume umgehauen und die Anpflanzungen der Eingeborenen vernichtet. Bei den Streifungen fand man eine Menge Gegenstände, Gewehre, Munition und andere Sachen, die aus der deutschen Niederlassung geraubt waren, und somit wurde ein Strafgericht vollzogen, das für spätere Zeiten seine Wirkung nicht verfehlte. Der Häuptling, welchem keine Teilnahme an dem Verbrechen nachzuweisen war, und der im Gegenteil seinen Stammes-

genossen davon abgeraten haben wollte, wurde freigelassen, aber ihm bedeutet, daß bei ähnlichen Vorfällen die Schiffe wieder erscheinen, dann aber die Insel umzingeln und sämtliche Bewohner niederschießen würden.

Die Marine war inzwischen in den letzten zehn Jahren bedeutend vorgeschritten, und der Flottengründungsplan von 1873 nahezu durchgeführt. Es waren 26 Kreuzer verschiedener Klassen für den Auslandsdienst vorhanden, für die heimischen Gewässer die in Aussicht genommene Zahl gepanzerter Schiffe und Fahrzeuge, wenngleich statt der anfänglich projektierten Monitors und schwimmenden Batterien vier sogenannte gepanzerte Ausfallskorvetten von der „Bayern“ Klasse und 11 Panzerkanonenboote gebaut wurden.

Der bisherige Chef der Admiralität, General von Stosch, nahm 1883 seinen Abschied und ihm folgte in seiner Stellung wiederum ein Infanterie-General, Herr von Caprivi. Obwohl die Marine hinlängliche Beweise von ihrer Tüchtigkeit seit vielen Jahren gegeben hatte, schien man in maßgebenden Kreisen ihre älteren Offiziere immer noch nicht für geeignet zu halten, um an der Spitze zu stehen und die Marine selbständig zu leiten, so schmerzlich dieser Mangel an Vertrauen auch von jenen empfunden wurde. Erst mit dem Regierungsantritte unsers jetzigen Kaisers, der überhaupt ein seltenes Verständnis für Marineangelegenheiten besitzt, änderte sich die Sache. Die alte Organisation mit Teilung der obersten Behörde in Oberkommando und Verwaltung, als die einzig richtige wurde wieder eingerichtet, und nach Abgang des Generals von Caprivi traten endlich zwei Seeoffiziere als kommandierender Admiral und als Staatssekretär des Reichsmarineamts an die Spitze der Flotte.

Im selben Jahre war die deutsche Brigg „August“ auf einer der Peskadores Inseln gescheitert, und was noch von Inventar gerettet werden konnte, durch die Inselbewohner gestohlen. Auf Requisition unseres Konsuls ging das in den dortigen Gewässern stationierte Kanonenboot dahin ab und nahm einen chinesischen Oberst mit seiner Polizeitruppe an Bord. Bei Durchsuchung der Häuser fanden sich die gestohlenen Gegenstände vor, die Leute wurden, weil sie gegen die Strandordnung gehandelt, von ihrer Behörde bestraft

und mußten außerdem 2100 Dollars Schadenersatz an den Kapitän der Brigg zahlen.

In den nächsten Jahren wurde die Marine wiederum von verschiedenen schweren Verlusten betroffen, zunächst durch das Scheitern der Schiffsjungenbrigg „Undine" bei schwerem Weststurm Ende Oktober 1884 an der Westküste Dänemarks. Glücklicherweise ging diesmal jedoch nur das Schiff verloren. Es wurde so weit auf das Riff geschleudert, daß es sich nur 300 Meter vom Strande befand. Dadurch wurde es den dänischen Küstenbewohnern möglich, eine Rettungsrakete über das Schiff zu schießen, da bei dem Sturm und der schweren See ein Rettungsboot nicht entsandt werden konnte. An dem Stab einer solchen Rakete befindet sich eine dünne aber sehr starke Leine, an der die Schiffbrüchigen ein dickeres, durch einen Block (Kloben) geschorenes Tau zu sich an Bord holen, um den Block an einem Mast oder sonstigen hohen Punkte des Schiffes fest zu machen. Mit diesem Tau ziehen dann die Mannschaften am Lande das eigentliche Rettungstau zum Schiffe, wo es ebenfalls von den Schiffbrüchigen fest gemacht wird, um an Land mit einem Flaschenzuge an einem eingegrabenen Anker so straff wie möglich gespannt zu werden. An dem dünnen Tau wird dann am Rettungstau gleitend die sogenannte Hosenboje an Bord geschickt, ein kurzes Beinkleid aus starkem Segeltuch, das an einem Korkringe von großer Tragkraft befestigt ist. In diese Boje steigt je ein Mann hinein und wird von den Rettungsmannschaften an Land geholt. Nach 6½ stündiger Arbeit gelang es, die gesamte Mannschaft zu bergen, ehe das Schiff aufbrach, und die braven Dänen hatten den Ruhm, 150 Menschenleben einem sicheren Tode entrissen zu haben.

Leider brachte das Jahr 1885 der Marine ein um so größeres Unglück, das dem des „Großer Kurfürst" gleich kam. Die Korvette „Augusta", Korvettenkapitän von Glöden, welche mit Ablösungsmannschaften für unsere Schiffe nach der australischen Station unterwegs war, verschwand spurlos im roten Meere in der Nähe der Insel Perim. Sie ging in einem Orkan zu Grunde, der seit 60 Jahren wieder zum ersten Male im Golf von Aden wütete; neun Offiziere und 214 Mann fanden dabei ihren Tod. Mit ihr ging ebenso spurlos der französische Aviso Renard mit einer Besatzung von

120 Mann verloren. Es sind das die Tragödieen des Meeres, wie sie sich leider so oft abspielen. In unserer Marine war es der dritte Fall, in dem Schiffe mit der gesamten Besatzung der Wut der Elemente zum Opfer fielen „Frauenlob", „Amazone" und jetzt „Augusta". Solche Verlustlisten von Hunderten lesen sich wie ein Schlachtbericht, und nur der Trost bleibt den Hinterbliebenen, daß die braven Mannschaften zwar nicht im Kampfe mit menschlichen Feinden, aber in dem viel grausigeren mit der Wut der entfesselten Elemente für das Vaterland gefallen sind, zu dessen Ruhm und Ehre sie auszogen in ferne Meere.

In diese Zeit fällt auch der Beginn einer für die zukünftige Entwicklung Deutschlands ungemein wichtigen Periode. Das, was bereits vor 200 Jahren von dem weitschauenden Großen Kurfürsten als richtig erkannt war, die Gründung von überseeischen Kolonien, was aber an der Ungunst der damaligen Verhältnisse scheiterte, wurde endlich aufs neue in die Hand genommen, wenngleich Fürst Bismarck leider im Reichstage mit ähnlichen Widerwärtigkeiten zu kämpfen hatte, wie Kurfürst Friedrich Wilhelm mit seinen engherzigen und kurzsichtigen Unterthanen, und uns dadurch zwei wertvolle Kolonien entgingen, die uns bereits vor einem Jahrzehnt als reife Früchte in den Schoß fallen konnten, Zanzibar und Samoa.

Im Jahre 1874 suchte der Sultan von Zanzibar das deutsche Protektorat für das von ihm beherrschte Gebiet zu erhalten, aber leider mußte sein Antrag durch den Fürsten Bismarck abgelehnt werden, da die Stimmung des Reichstags dagegen war, und es wurde damit ein Fehler begangen, der gar nicht wieder gut zu machen ist. Wir hätten in Zanzibar damit eine Position an der Ostküste von Afrika gewonnen, die für unsern Seehandel von um so größerer Wichtigkeit gewesen wäre, als deutsche Kaufleute dort bereits die erste Rolle spielten. An die Stelle von Deutschland ist nun unser Rivale England getreten, und die Gelegenheit ist für uns auf immer verloren.

Aehnlich erging es mit den Samoa-Inseln, dem Mittelpunkt des deutschen Südseehandels, der alle anderen Nationen weit überflügelt hatte. Bereits seit 1872 wüteten dort stets Kämpfe zwischen zwei um die Herrschaft streitenden Parteien, wobei verschiedene unserer



Der Hafen von Apia auf den Samoa-Inseln.

Schiffe, wenn auch vergeblich zu vermitteln gesucht hatten. Doch gelang es unserm Konsul Weber und Kapitän zur See Knorr von der „Hertha“ 1876 wenigstens einen Vertrag mit beiden Parteien abzuschließen, in dem sie sich verpflichteten, die dortigen bedeutenden deutschen Niederlassungen als neutralen Boden anzuerkennen und zu respektieren. Dieser Vertrag wurde im folgenden Jahre dahin erweitert, daß die Insulaner die deutschen Rechte auch gegen Benachteiligung von anderer Seite zu sichern versprachen, da sowohl England wie Nordamerika dort gegen unsern Einfluß kämpften, und es nötig wurde, einen förmlichen Protest gegen jedes fremde Protektorat einzulegen.

Nordamerika hatte inzwischen mit beiden Parteien einen Vertrag geschlossen, der ihm größere Rechte einräumte, als uns. Unser Konsul verlangte jetzt Gleichberechtigung, was verweigert wurde. Infolge dessen wurden durch die Korvette „Ariadne“ die beiden Häfen Saluafata und Faluatili als Pfand in Beschlag genommen, was die Insulaner bewog, schon 8 Tage darauf den geforderten Vertrag zu unterzeichnen.

Die Parteikämpfe nahmen inzwischen ihren Fortgang, aber die Verträge wurden von den Samoanern mißachtet, und 1879 hatte die eine Partei auf dem neutralen Gebiete sogar Befestigungen angelegt. Um diese Zeit traf gerade der neuernannte Generalkonsul, Kapitän zur See Zembsch, in Apia ein. Er requirierte die Kreuzerfregatte „Bismarck“, Kapitän zur See Deinhard, und dessen geschickter und

energischer Handhabung der Sache gelang es nicht nur, die Beseitigung der Befestigungen zu erzwingen, sondern auch endlich Frieden zu stiften und die Anerkennung Malietoas als König sämtlicher Samoa-Inseln durchzusetzen. England und Nordamerika suchten den neuen König zu sich herüberzuziehen, und leider gelang es ihnen, ihn gegen uns aufzuhetzen, was wieder erneute Kämpfe hervorrief, in die wir eingreifen mußten, und die auch viel Blut kosteten. Alles dies wäre vermieden worden, wir hätten auf Samoa festen Fuß gefaßt und die Schutzherrschaft erhalten, wenn nicht wiederum der Reichstag den großen Fehler gemacht hätte, die Regierungsvorlage abzulehnen, welche auf Grund unseres gewonnenen großen Einflusses die Garantie des Reiches für eine zu gründende deutsche Seehandels-Gesellschaft auf Samoa und anderen Südsee-Inseln beantragte.

1876 hatte Kapitän Knorr auf der „Hertha" mit dem König der Tonga-Inseln einen Freundschafts- und Meistbegünstigungsvertrag geschlossen, der Deutschland auch einen Hafen nebst den erforderlichen Ländereien zur Anlage einer Kohlenstation auf der Insel Varau einräumte. Es hätte nichts im Wege gestanden, auch über diese Inseln zugleich die Schutzherrschaft zu erlangen, aber bei der Zusammensetzung des damaligen Reichstags war daran nicht zu denken. Aehnliche Verträge schloß 1878 Korvetten-Kapitän von Werner auf der „Ariadne" mit den Häuptlingen von Funafuti in der Ellice-Gruppe, von Jaluit und der Ralick- sowie der Duke of York-Gruppe, auf der die Häfen Makado und Mioko ebenso wie Jaluit als Kohlenstationen erworben wurden. Ebenso schloß er im folgenden Jahre einen Vertrag mit der Königin Tehaapapa auf den Gesellschaftsinseln. Alle diese Inseln waren geneigt, die deutsche Schutzherrschaft anzuerkennen, aber wegen des widerwilligen Reichstags mußte davon abgesehen werden.

Glücklicher Weise war der nachfolgende Reichstag politisch nicht so kurzsichtig und mit seiner Zustimmung konnte mit der Erwerbung von Kolonien in den nächsten Jahren thatkräftig vorgegangen werden.

Den Anfang machte ein unternehmender Privatmann, Herr Lüderitz, Chef eines großen Handelshauses in Bremen. Nachdem er sich den Schutz des Reiches für seine beabsichtigte Unternehmung

gesichert, erwarb er 1883 im Groß-Namaqua-Land an der Küste von Angra Pequena von dem Beherrscher des Gebietes, Josef Fredericks, eine Strecke von 10 deutschen Quadratmeilen mit allen Hoheitsrechten. Auf die Nachricht von der Besitzergreifung hatte natürlich England nichts Eiligeres zu thun, als uns zuvorzukommen, und eine Korvette in Simonstown erhielt telegraphisch Befehl, sich nach Angra Pequena zu begeben. Nur hatten sich unsere guten Freunde jenseits des Kanals diesmals doch verrechnet. Als der Engländer dort eintraf, fand er bereits unsere Korvette „Carola" vor, deren Kommandant Kapitän zur See Karcher dem darob sehr erstaunten Rivalen höflich aber entschieden bedeutete, daß er sich in deutschen Gewässern befinde, in denen er keinerlei Machtbefugnisse auszuüben habe, worauf jener sich sehr enttäuscht zurückzog.

Lüderitz hatte inzwischen noch neuen großen Landbesitz bis zum Oranjefluß erworben, und nun war es die Kapkolonie, die großes Geschrei gegen die Besitzergreifung erhob. Es begann ein sehr gereizter Zeitungskrieg in England gegen uns, allein Fürst Bismarck sandte seinen Sohn Graf Herbert nach London, und dieser muß im Namen seines Vaters gegen das englische Kabinet eine deutliche Sprache geredet haben, denn letzteres nahm keinen Anstand mehr, die deutsche Schutzherrschaft über Angra Pequena anzuerkennen, und am 7. August 1884 wurde unter den entsprechenden Feierlichkeiten die deutsche Flagge gehißt. Die Lüderitz'schen Besitzungen erstreckten sich von dem Nordufer des Oranjeflusses bis zum 24. Grad Südbreite, also etwas über 15 deutsche Meilen Küstenland und 20 Meilen landeinwärts.

Damit hatten wir unsere erste deutsche Kolonie erworben; jedoch war mit dem kleinen Stück afrikanischer Erde nur der Anfang gemacht und wenige Tage darauf sollte es bedeutend vergrößert werden. Wir waren diesmal endlich schnell bei der Hand, um uns nicht wiederum von England den Rang ablaufen zu lassen. Das Kanonenboot „Wolf" hatte den Auftrag erhalten, die ganze Küste nördlich vom 26. Breitengrade bis zur portugiesischen Grenze am Cumenefluß ausschließlich der von England beanspruchten Walfischbai in Besitz zu nehmen, und geschah dies bereits am 12. August. Dadurch hatten wir eine Küstenstrecke von über 160 geographischen Meilen und nach

späterer Festlegung der Grenzen landeinwärts ein Territorium gewonnen, das $1^3/_4$ Mal so groß wie Deutschland selbst ist.

Von kolonialen Gegnern ist bis in die neueste Zeit diese Erwerbung abfällig beurteilt, man hat ihr jeden Wert abgesprochen, aber fachwissenschaftliche und praktische Untersuchungen haben dargethan, daß dies durchaus nicht zutrifft. Es ist ein Land, das sich eines gesunden Klimas erfreut, und wo der Europäer ohne Schaden für seine Gesundheit arbeiten kann. Es fehlt nur an der Regulierung der Bewässerungsverhältnisse, sowie an Straßen- und Eisenbahnanlagen, um Millionen deutscher Auswanderer aufzunehmen und ihnen eine sichere und auskömmliche Zukunft zu verschaffen. Diese Arbeiten sind jetzt energisch in Angriff genommen, und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß in nicht zu langer Zeit der Strom deutscher Auswanderer, der bis jetzt sich nach dem Auslande wendet und größtenteils dem Vaterlande entfremdet wird, sich durch Besiedlung dieses Neu-Deutschlands uns erhält und dadurch zur Wohlfahrt des Ganzen wesentlich beitragen wird.

Dasselbe Jahr brachte uns aber auch noch andere Kolonien an der Guineaküste und zwar in unmittelbarer Nähe von Groß-Friedrichsburg, der vom Großen Kurfürsten gegründeten Kolonie. Zunächst war es Togo-Land. Bereits 1880 hatten Hamburger Kaufleute dort Faktoreien angelegt, da sie auf englischem Gebiete großen Plackereien ausgesetzt waren und hier sich auf unabhängigem Boden befanden. Da sich aber trotzdem die Schädigungen wiederholten und der den Deutschen feindlich gesonnene Häuptling Lawson versuchte, von ihnen Zölle einzutreiben, während andere Häuptlinge entgegen dem von den Hamburgern mit deren Oberherrn, dem König von Grigi abgeschlossenen Vertrage jetzt dasselbe verlangten, so drohten den Deutschen große Gefahren, und es wurde die Korvette „Sophie“ unter Korvettenkapitän Stubenrauch zum Schutze nach Klein-Popo entsandt.

Letzterer schlichtete auch die Streitigkeiten; der Vertrag mit dem Könige von Grigi wurde allseitig anerkannt und von den Häuptlingen Sicherheit des deutschen Eigentums zugesagt. Kaum war aber am 2. Februar die „Sophie“ nach Groß-Popo in See gegangen, als die Häuptlinge ihr Wort brachen, die Streitigkeiten von neuem begannen und das Leben der Deutschen bedroht wurde. Als ihre

Warnung, daß das in der Nähe befindliche Kriegsschiff jede Beleidigung rächen werde, verhöhnt wurde, warf sich ein deutscher Kaufmann aufs Pferd und ritt in größter Eile nach Groß-Popo, um der Korvette Anzeige zu machen. Diese kehrte sofort um, ankerte schon am 3. Februar wieder vor Klein-Popo, schiffte 100 Mann aus und nahm den Häuptling Lawson mit seinen Ministern gefangen. Bei der nachfolgenden Untersuchung, der auch der König von Grigi beiwohnte, stellte sich heraus, daß hauptsächlich drei der Minister die Schuld trugen. Der Häuptling Lawson, welcher unter persönlicher Verantwortung den Schutz der Deutschen schriftlich zu übernehmen versprach, wurde nebst den anderen Gefangenen freigelassen, dagegen die drei Hauptschuldigen von der „Sophie" mit nach Deutschland genommen. Dort zeigte man ihnen Kiel, Wilhelmshaven und Berlin, um ihnen die Macht Deutschlands vor Augen zu führen, über die sie sich vor ihrer Gefangennahme so abfällig geäußert hatten und sandte sie mit dem Kanonenboot „Möwe" wieder in ihre Heimat. Das Schiff traf Anfang Juli mit dem kaiserlichen Kommissar, General-Consul Dr. Nachtigal vor Klein-Popo ein, erhielt dort Nachricht, daß in Bageida die Deutschen ernstlich bedroht wurden, und dampfte sofort dahin ab. Die Lage der Verhältnisse dort ergab, daß die Aufrichtung der Schutzherrschaft dringend notwendig sei und nach Verhandlungen und Verträgen mit den Häuptlingen wurde sowohl in Bageida wie am folgenden Tage in Lome die deutsche Flagge gehißt. Anfang September geschah dies auch nach Vereinbarung mit dem Könige Mensah in Porto Seguro an der Sklavenküste. Die Ansprüche Frankreichs auf diese Gebiete wurden durch Vertrag mit ihm im Dezember 1885 in freundschaftlicher Weise geregelt, und so kamen wir in den gesicherten Besitz der Togoküste und eines für Plantagenbau sehr wertvollen Landstriches, der schon jetzt alle darauf verwandten Unkosten deckt, und wo seitdem Ruhe und Friede herrscht. Die nächste koloniale Erwerbung war Kamerun. Hamburger Firmen hatten sich dort niedergelassen, allmählig fast den gesamten Handel den Engländern entwunden, Faktoreien gegründet und sogar Dampferlinien mit regelmäßigen Fahrten zwischen Hamburg und Westafrika eingerichtet.

Dies veranlaßte die deutsche Regierung, auch auf diesen Punkt

ihre Aufmerksamkeit zu richten und womöglich ebenfalls eine Schutzherrschaft einzuführen. Es wurden mit den verschiedenen Häuptlingen trotz aller gegenteiligen Anstrengungen der Engländer Verträge abgeschlossen. Dr. Nachtigal traf am 12. Juli 1884 mit der „Möwe" im Kamerunflusse ein und bereits am 14. stellte er das Kamerungebiet unter deutschen Schutz.

Wiederum kamen die Engländer zu spät. Am 17. Juli traf eines ihrer Kanonenboote mit dem englischen Konsul ein, stand aber vor einer vollendeten Thatsache und mußte sich mit einem Protest gegen die Besitzergreifung begnügen, der jedoch einfach ad acta gelegt wurde und weiter nichts bedeutete.

Wenige Tage darauf wurde von Dr. Nachtigal in Bimbia, Klein-Batanga, Plantation, Criby und auf dem Nordufer der Batabay die deutsche Flagge gehißt und abermals eine wertvolle und vielverheißende tropische Kolonie Deutschland einverleibt, wenngleich dieselbe nicht so friedlich in unserem Besitz bleiben sollte, wie die übrigen an der Guineaküste.

Nachdem die „Möwe" Kamerun verlassen hatte, brachen bald Streitigkeiten unter den verschiedenen Negerstämmen aus, die eine allgemeine Gährung auch gegen die Deutschen zeitigten, so daß seitens dieser scharf eingegriffen werden mußte. Mitte Dezember 1884 erschien deshalb ein Teil des für Westafrika ausgerüsteten Geschwaders, die Korvetten „Olga" und „Bismarck" unter Admiral Knorr in Kamerun, um Frieden zu stiften. In den letzten Wochen waren die Ausschreitungen einiger der der Schutzherrschaft feindlich gesonnenen Stämme so groß geworden und sogar die Flagge beleidigt, daß den Betreffenden notwendig mit Waffengewalt entgegengetreten und ihnen der erforderliche Respekt beigebracht werden mußte.

Admiral Knorr zögerte nicht damit. Andern Tags wurden 330 Mann mit 4 Geschützen ausgeschifft und der Befehlshaber derselben, Kapitän z. See Karcher, erhielt Befehl, die aufständischen Plätze Hyckoritown und Joßtown zu nehmen, ersteres niederzubrennen und drei Häuptlinge des Hickorystammes lebend oder tot einzubringen, ebenso zwei Häuptlinge des Joß-Stammes.

Die Expedition begann am 21. Dezember, und wurden die Schiffsboote mit den Landungstruppen durch zwei den deutschen Kauf-

leuten gehörige kleine Dampfer den Fluß hinaufgeschleppt. Eine Abteilung unter Kapitän-Lieutenant Riedel landete bei Hickorytown, empfing dort Feuer, jagte die Neger jedoch bald in die Flucht und steckte Hickorytown in Brand. Eine andere Abteilung ging gegen Joßtown vor. Hier hatten sich die Neger auf einem mit Bäumen bestandenen Hügelrücken gesammelt und empfingen die Deutschen mit heißem Feuer. Zwar stürmten diese vor und verjagten die Schwarzen, büßten aber dabei einen Toten und acht Verwundete ein. Darauf wurde Joßtown genommen und den Flammen übergeben und die Truppen zogen sich zurück, um am folgenden Morgen eine neue Expedition zu beginnen.

Da aller Grund zu der Annahme vorlag, daß unsere guten Freunde, die Engländer, bei der Sache ihre Hände im Spiel gehabt hatten, wurden die englischen Missionshäuser untersucht. In dem einen fand man ein Gewehr nebst Kugelbeutel und Blutspuren, in dem andern einen Neger unter dem Bette des Missionärs, von den gesuchten Häuptlingen wurde aber niemand gefangen, sie waren von den Engländern zu gut versteckt.

Am nächsten Tage dampfte die „Olga" den Fluß hinauf und bombardierte Old King Belltown, wo sich eine Masse Eingeborene versammelt hatten, die jedoch nach dem ersten Schuß in alle Winde auseinander stoben. Die Granaten des Schiffes und überhaupt sein Erscheinen oben im Kamerunfluße, das die Neger nicht für möglich gehalten, sowie eine Proklamation des Admirals Knorr, in der er drohte, jeden fremden Unruhestifter aus dem Lande zu weisen und die mittelbar oder unmittelbar an den Kämpfen Beteiligten kriegsrechtlich zu behandeln, machten sowohl auf die Neger wie die Engländer den gewünschten Eindruck.

Am 25. Dezember traf ein englisches Kanonenboot mit dem Konsul ein, der anfänglich sehr selbstbewußt auftrat, aber von Admiral Knorr und unserm Konsul Buchner gebührend in seine Schranken zurückgewiesen wurde und klein beigeben mußte. Am ersten Kampftage war von Joßleuten ein deutscher Handelsagent ermordet worden. Einer der Mörder wurde gefangen und sofort standrechtlich erschossen. Dies wirkte ebenfalls sehr einschüchternd, die Joß- und Hickoryleute unterwarfen sich, und es kehrten allmälich friedliche Zustände zurück.

Nach drei Monaten war alles so weit beruhigt, daß Admiral Knorr den Belagerungszustand aufheben und nach Eintreffen des Stationsschiffes „Möwe" mit dem Geschwader Kamerun verlassen konnte. In diplomatischen Verhandlungen mit England wurden dann im Juni 1885 die Grenzen der Kolonie festgesetzt und damit weiteren Streitigkeiten mit England vorgebeugt.

In der Südsee waren inzwischen auch eine Reihe von Kolonien erworben. Es hatte sich in Berlin eine Neu-Guinea-Gesellschaft gebildet, die durch einen sachverständigen Abgesandten die geeigneten Punkte untersuchen ließ. An der Küste von Neu-Guinea wurden zwei gute Häfen, Friedrich Wilhelms- und Prinz Heinrichs-Hafen, entdeckt, mit den unabhängigen Eingeborenen, ebenso wie auf dem Archipel von Neu-Britannien Verträge abgeschlossen und Land angekauft, dann wurde beim Kaiser die Schutzherrschaft nachgesucht und die Kreuzerfregatte „Elisabeth" sowie das Kanonenboot „Hyäne" entsandt, um zunächst den Archipel von Neu-Britannien, Neu-Hannover, den Admiralitäts- und Hermit-Inseln durch Hißen der deutschen Flagge in Besitz zu nehmen. Von dort ging es zu demselben Zwecke nach Neu-Guinea in den Finschhafen und zum Huon-Golf. Auf den Bericht der „Elisabeth" und des an Bord befindlichen kaiserlichen Kommissars erteilte dann der Kaiser im Juni 1885 der Neu-Guinea-Kompagnie einen Schutzbrief über die gemachten Erwerbungen, und wenige Wochen darauf wurde mit England die Abgrenzung der beiderseitigen Schutzgebiete vertragsmäßig festgesetzt. Damit gelangte Deutschland in den Besitz weiterer Kolonien von 6000 □Meilen Flächeninhalt, die in Zukunft sich wertvoll erweisen werden, wenn auch vorläufig nur Plantagenwirtschaft größere Erfolge verspricht. Man darf nur nicht erwarten, wie es irrtümlicher Weise namentlich im Binnenlande so vielfach geschieht, daß Kolonien sofort die darauf verwendeten Mühen und Kosten lohnen. Bis sie dies in ergiebigem Maße thun, vergehen Jahrzehnte, und wenn auch die Regierung, so viel sie vermag, zu Hilfe kommt, bedarf es unternehmender Kaufleute und bedeutender Kapitalien, um reiche Erträge abzuwerfen und dem deutschen Handel und der Industrie ergiebige Erwerbsquellen zu eröffnen. In den ersten Jahren fehlte es daran, aber es ist erfreulich, daß der alte hanseatische Geist in unserem Volke immer mehr erwacht,

und so ist zu hoffen, daß Deutschland bald entsprechenden Nutzen aus den Kolonien zieht. Bis jetzt geben wir jährlich Hunderte von Millionen für tropische Produkte, Kaffee, Zucker, Tabak und dergleichen an das Ausland ab und sind von ihm abhängig. Bei dem so ungemein fruchtbaren Boden unserer Besitzungen wird es hoffentlich nicht lange dauern, daß wir jene in den Kolonien selbst ziehen, das Geld im Lande behalten und Handel und Wandel immer mehr aufblühen.

Um dieselbe Zeit gewannen wir aber noch eine andere große Kolonie in Ostafrika, die zu den vielversprechendsten gehört. Auch hier waren unsere Hansastädte, namentlich Hamburg, die Pioniere. Bereits 1859 bewilligte ihnen der Sultan von Zanzibar Handelsprivilegien, die 1869 auf den Norddeutschen Bund und später auf das deutsche Reich übergingen. Die Folge war, daß der deutsche Handel dort sehr bald alle anderen Nationen überflügelte und sich 1884 auf Anregung des Dr. Peters eine Gesellschaft für deutsche Kolonisation in Ostafrika bildete, die mit den nötigen Geldmitteln ausgestattet, von 10 unabhängigen Oberhäuptern der dortigen Gebiete durch Verträge ein Areal von 2400 □Meilen mit allen Hoheitsrechten erwarb, und 1885 einen kaiserlichen Schutzbrief erhielt. Wir hatten aber einmal wieder nicht mit unseren Freunden, den Engländern gerechnet, wenngleich sie abermals zu der Erkenntnis kommen mußten, daß sie sich verspekuliert hatten. Daß Deutschland sich plötzlich dort festsetzte, war ihnen sehr unangenehm, und es gelang ihnen, den Sultan Seyid Bargasch dazu zu bestimmen, daß er sich weigerte, dem Schutzgebiete irgend eine Küstenstrecke, über welche er die Herrschaft beanspruchte, zu überlassen. Dadurch wären die Kolonien vom Meere abgeschnitten worden und hätten einen großen Teil ihres Wertes eingebüßt, aber infolge der englischen Einflüsterungen, daß Deutschland ohnmächtig zur See sei, legte auch der Sultan kaum zwei Monate nach der Erteilung des Schutzbriefes gegen das Protektorat Deutschlands Protest ein, erhob Ansprüche auf die deutschen Gebiete und schickte sich an, dieselben mit Gewalt geltend zu machen.

Während sich die Sachen so zuspitzten, verließ die in Zanzibar anwesende Kreuzerfregatte „Gneisenau“ den Hafen, und dies bestärkte

den Sultan, den englischen Hetzereien noch umsomehr Glauben zu schenken. Er sollte jedoch bald zu der Einsicht kommen, daß er sich in einem großen Irrtume hinsichtlich der Ohnmacht Deutschlands befand, und auch die Engländer mußten erfahren, daß wir nicht gesonnen waren, unsere Rechte verletzen zu lassen.

Da sich nämlich auf Grund genauer Prüfung der Verhältnisse herausgestellt hatte, daß der Sultan keinerlei rechtliche Ansprüche auf die Küste besaß, so war die „Gneisenau" nur fortgegangen, um das unter Kommodore Paschen in Sydney zusammengezogene Geschwader der drei Kreuzerfregatten „Prinz Adalbert", „Elisabeth" und „Stosch" herbeizuholen, zu dem dann noch von der Westküste Afrikas die „Bismarck" und „Möwe" unter Admiral Knorr, sowie zwei Transportdampfer mit Kohlen und Munition stießen.

Das plötzliche Erscheinen eines deutschen Geschwaders von acht Schiffen stimmte nun gar nicht mit den Versicherungen der Engländer von der Ohnmacht Deutschlands und bewies abermals, wie ein Konsul *mit* Kanonen einen ganz anderen Einfluß ausübt, wie ein solcher *ohne* die ultima ratio regis, und wie unerläßlich es für Deutschlands Weltstellung ist, in gegebenen Fällen mit ausreichenden Seestreitkräften auftreten zu können.

Der Sultan zog sogleich andere Saiten auf, empfing die Deutschen mit der größten Zuvorkommenheit, erkannte nicht nur die Oberherrschaft Deutschlands über Usagara, Ukami, Nguru, Useguha und Witu bedingungslos an, sondern schloß auch einen Freundschafts- und Handelsvertrag mit Deutschland, und letzteres gelangte dadurch in Besitz der früher von ihm beanspruchten Küstenstrecken.

Leider sollte in nicht langer Zeit darauf unsere Herrschaft über die Kolonie durch einen Araberaufstand sehr gefährdet werden, dessen Unterdrückung viel Blut kostete, und auf den später noch zurückgekommen werden wird.

Mit dem Versuch, auch die Karolinen-Inseln für Deutschland zu gewinnen, scheiterten wir jedoch. Die Gruppe wurde sowohl von uns, wie von England als herrenlos angesehen und etwaige Ansprüche Spaniens aus früherer Zeit schienen vergessen, da Spanien sich nie um die Inseln gekümmert hatte. Unsere Regierung beabsichtigte deshalb die Inseln unter deutsches Protektorat zu nehmen und benach-

richtigte Spanien davon. Dies verursachte in letzterem eine hochgradige Aufregung; es wurde schleunigst ein Gouverneur ernannt und von Manila aus ein Kriegsschiff nach Yap entsandt.

Als drei Tage später das Kanonenboot „Iltis" eintraf, hatten die Spanier jedoch noch keinerlei Handlungen vorgenommen, die auf eine Besitzergreifung hindeuteten. Der „Iltis" landete deshalb sofort ein Detachement, ließ die deutsche Flagge hißen und erklärte durch eine Proklamation alle Inseln zwischen dem Aequator und 11° nördlicher Breite, wie zwischen 133 und 146° östlicher Länge liegend als unter deutschem Protektorat stehend.

Die Spanier protestierten, mußten aber abziehen, freilich ohne sich dabei zu beruhigen. Im Gegenteil, der Streit spitzte sich nicht nur diplomatisch zu, sondern drohte ernstere Folgen nach sich zu ziehen. Da das Objekt jedoch eines Krieges nicht wert schien, schlug Fürst Bismarck den Papst als Schiedsrichter vor, was auch von Spanien angenommen wurde. Jener entschied zu Gunsten Spaniens, und wir gaben unsere Ansprüche auf.

Im selben Jahre wurden wir jedoch anderweitig entschädigt. Am 13. Oktober 1885 erschien der Kreuzer „Nautilus" Korvettenkapitän Röttger vor Jaluit in der Ralick Inselkette, wo wir schon eine Kohlenstation besaßen. Sämtliche Häuptlinge nahmen sofort die ihnen angebotene Schutzherrschaft an und alle Inseln der Marschall-Gruppe, sowie die zur Ralickkette gehörenden Brown- und Providence-Inseln erhielten deutsches Protektorat.

Mit diesen Gebieten waren unsere kolonialen Erwerbungen zunächst abgeschlossen, und Unterhandlungen mit England und Frankreich setzten in den folgenden Jahren die gegenseitigen Grenzen und Interessensphären in Ost- und Westafrika fest, ebenso wie noch die Schutzherrschaft über Witu ausgedehnt wurde.

Wie schon oben angedeutet, blieb es jedoch bei der friedlichen Inbesitznahme nicht, sondern an verschiedenen Punkten mußten Aufstände bekämpft werden, die viel Blut kosteten, und noch heutigen Tages sind diese Kämpfe nicht beendet.

Zuerst waren es Südsee-Insulaner auf Neu-Mecklenburg und Neu-Pommern, die durch Ermordung von Weißen und sonstige Verbrechen eine scharfe Bestrafung nötig machten. Der Kreuzer „Alba-

troß" Kommandant Kapitänlieuteant Graf Baudissin wurde 1886 dorthin entsandt. In Neu-Mecklenburg waren die meisten Eingebornen entflohen, und es wurden nur ihre Wohnungen, Kanoes und Pflanzungen zerstört. In einem Dorfe leisteten sie jedoch starken Widerstand und konnten erst vertrieben werden, als neun von ihnen gefallen waren, während die Deutschen keinen Verlust hatten.

In Neu-Pommern bei dem Dorfe Kakabader, wo es sich darum handelte, einen berüchtigten Mörder abzufangen, war jedoch der Widerstand der mit Sniderbüchsen bewaffneten Insulaner ein so heftiger, daß das Gefecht zwei Stunden dauerte, ehe die letzteren zurückgeschlagen wurden. Sie hatten einige dreißig Tote auf dem Platze gelassen, die Deutschen aber auch acht Verwundete, davon einen schwer, doch genasen alle wieder. Zehn Tage lang wurde die Insel noch durchstreift und, was man an Wohnplätzen fand, mit der ganzen Umgebung zerstört, aber keine Gefangenen gemacht, da die Bewohner sich im Busch versteckt hatten.

Das Jahr 1887 brachte für die Zukunft der Marine ein Ereignis von höchster Wichtigkeit, die Grundsteinlegung des Nord-Ostseekanals durch Seine Majestät Kaiser Wilhelm I. am 3. Juni 1887, welche sich unter großen Feierlichkeiten vollzog. 21 deutsche Kriegsschiffe waren dabei gegenwärtig, deren Revue der Kaiser von dem Aviso „Pommerania" abnahm. Als er die ersten drei Hammerschläge that, sprach er die Worte: „Zu Ehren des geeinigten Deutschlands! Zu seinem fortschreitenden Wohle! Zum Zeichen seiner Macht und Stärke", die lauten Widerhall in der jungen Marine fanden, denn sie fühlte, daß mit der späteren Vollendung dieses großartigen Bauwerkes, das die beiden deutschen Meere verbinden sollte, sich auch für sie eine bedeutende Zukunft eröffnen und ihre Stärke sich wesentlich erhöhen würde.

Die Revue war leider die letzte, welche der alte Kaiser über die Marine abhielt, aber er ehrte die letztere nicht nur dadurch, daß er ihr in warmempfundenen Worten seine lebhafte Befriedigung und Anerkennung über das Gesehene aussprach, sondern auch Prinz Wilhelm, unsern jetzigen Kaiser, à la suite des Seebataillons stellte, indem er damit zugleich einen Herzenswunsch des Letzteren erfüllte, der von frühester Jugend an der Marine das größte Interesse entgegengebracht hatte. Als er nach dem Tode Kaiser Friedrich III.

im nächsten Jahre selbst zur Regierung gelangte, da gab er in seiner ersten Kaiserproklamation diesen seinen Gefühlen in folgenden Worten Ausdruck: „Die Marine weiß, daß es Mich nicht nur mit großer Freude erfüllt hat, ihr durch ein äußeres Band anzugehören, sondern daß mich seit frühester Jugend in voller Uebereinstimmung mit meinem lieben Bruder, dem Prinzen Heinrich von Preußen, ein lebhaftes und warmes Interesse mit ihr verbindet. Ich habe den hohen Sinn für Ehre und für treue Pflichterfüllung kennen gelernt, der in der Marine lebt. Ich weiß, daß jeder bereit ist, mit seinem Leben freudig für die Ehre der deutschen Flagge einzustehen, wo immer es ist.

Und so kann ich es in dieser ernsten Stunde mit voller Zuversicht aussprechen, daß wir fest und sicher zusammenstehen werden in guten und bösen Tagen, im Sturm wie im Sonnenschein immer eingedenk des Ruhmes des deutschen Vaterlandes und immer bereit, das Herzblut für die Ehre der deutschen Flagge zu geben. Bei solchem Streben wird Gottes Segen mit uns sein."

Und dies hohe Interesse, das Kaiser Wilhelm II. bei seiner Thronbesteigung der Marine entgegenbrachte, es hat sich nicht verringert, sondern während seiner ganzen Regierungszeit sich nur gesteigert. Durch seine Initiative ist sie seitdem mächtig gewachsen und wird innerhalb weniger Jahren auf der Stufe stehen, welche der Machtstellung Deutschlands einigermaßen angemessen ist. Die Angehörigen der Marine aber setzen ihre höchste Ehre darin, das Vertrauen des kaiserlichen Oberherrn in jeder Weise zu rechtfertigen, und sie haben es wie früher auch seitdem dargethan, daß die Ehre der Flagge ihnen über alles geht, daß sie dafür willig Gut und Blut opfern und als oberstes Gesetz ihnen gilt „Für Kaiser und Reich".

Schon dasselbe Jahr 1888 gab ihnen Gelegenheit, den Beweis für diese Gesinnung zu liefern. Unruhen in der Südsee und in Ostafrika stellten hohe Anforderungen an ihre Thatkraft, ihren Mut und Ausdauer, denen sie in jeder Beziehung gerecht wurden.

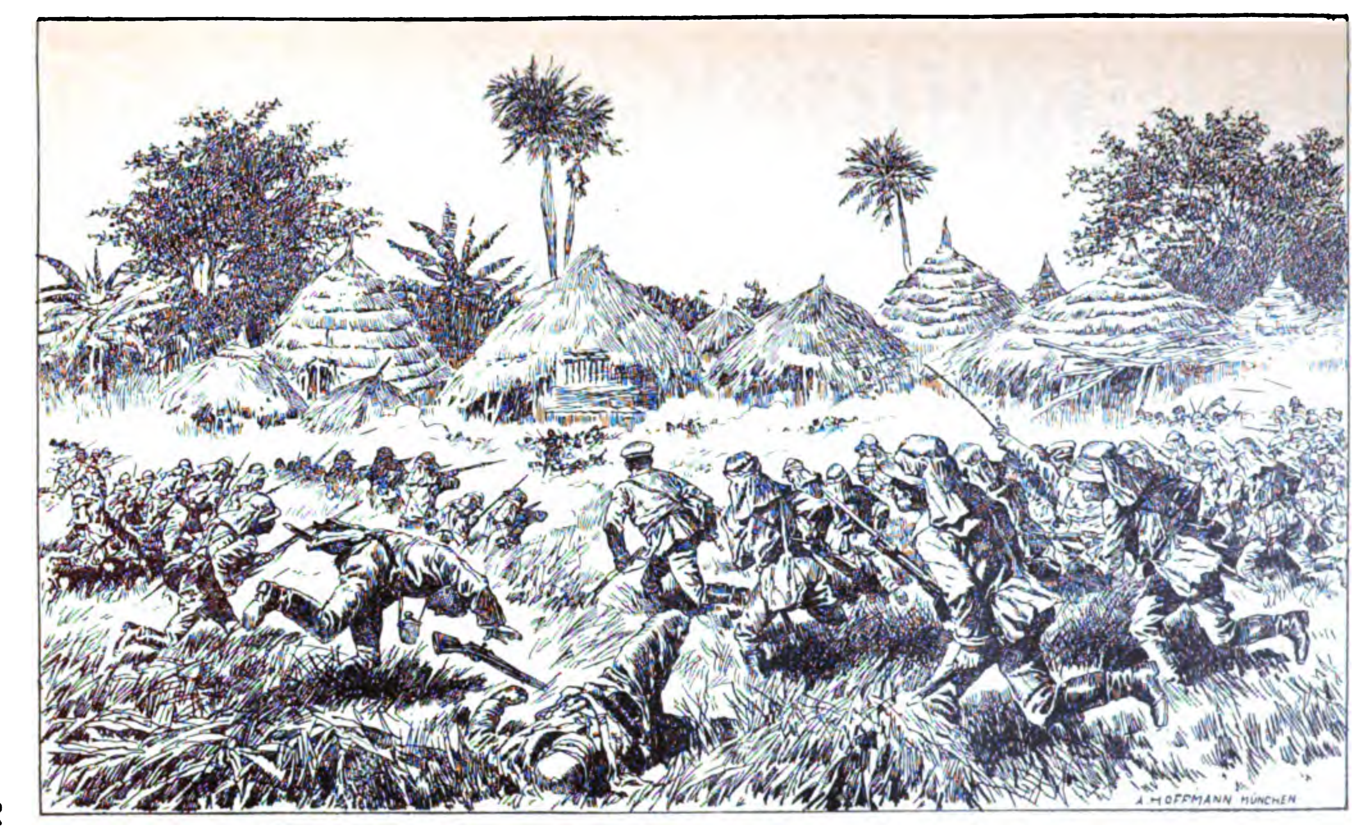
Auf fremdländische, namentlich amerikanische und englische, Hetzereien hin brach auf den Samoa-Inseln ein Aufstand gegen die deutschen Ansiedler und Händler aus, deren rührige Thätigkeit und Handelserfolge den Neid der konkurrierenden Nationen erregten, und zwar stand derselbe Malietoa an der Spitze, den einige Jahre zuvor

deutscher Einfluß zum Könige gemacht hatte. Die drei vom Generalkonsul Zembsch requirierten Schiffe „Olga", „Adler" und „Eber" schifften Landungstruppen aus, und es kam zu schweren Kämpfen. Die Aufständischen hatten von den Amerikanern moderne Waffen erhalten und wurden von einem Amerikaner geführt. Zwar wurden sie besiegt, aber die Deutschen erlitten große Verluste, 16 Tote, darunter 2 Offiziere und 37 Verwundete. Der amerikanische Führer fand Zuflucht auf einem amerikanischen Kriegsschiffe und entkam; Malietoa wurde von den Deutschen abgesetzt und nach den Marschallsinseln verbannt. Eine diplomatische Konferenz zwischen Amerika, England und Deutschland setzte ein Protektorat der drei Mächte ein, was noch besteht, eine unglückliche Aushilfe, die nicht hat verhindern können, daß bis in die neueste Zeit Aufstände sich wiederholten, die mit Waffengewalt unterdrückt werden mußten, wenn sie für die Deutschen auch weniger blutig verliefen. Alles dies wäre zu vermeiden gewesen, wenn der deutsche Reichstag damals in seiner Engherzigkeit nicht seine Beihilfe verweigert hätte, als die Inseln unter den günstigsten Verhältnissen in den Besitz Deutschlands gelangen konnten.

Ein ungleich schwererer Aufstand brach im selben Jahre in Ostafrika aus, der eine Zeitlang den ganzen Besitz der Kolonien in Frage stellte, dessen Niederwerfung lange Zeit erforderte, und bei der die Marine in erster Reihe beteiligt war. Die dort wohnhaften Araber, welche bisher unter der nominellen Herrschaft des Sultans von Zanzibar standen, waren nach Erklärung der deutschen Schutzherrschaft offiziell von jenem zwar angewiesen worden, nunmehr den deutschen Behörden Gehorsam zu leisten, heimlich aber von ihm ermuntert, ihnen so viel Schwierigkeiten zu bereiten als möglich. Dazu trat ihre große Unzufriedenheit mit den veränderten Verhältnissen. Sie hatten bisher von allen aus dem Innern zur Küste kommenden Karawanen willkürliche Abgaben erhoben und trieben einen schwunghaften Sklavenhandel. Beides hörte unter der deutschen Herrschaft auf und diese Beeinträchtigung ihrer Einkünfte trieb sie zu offenem Aufstande. Ihr Anführer, der Halbaraber Buschiri sammelte eine Truppe von etwa 800 Mann aus Arabern und Negern, griff die deutschen Stationen an, mordete Beamte der Ostafrikanischen Gesellschaft, plünderte und verbrannte die Niederlassungen, und bald stand

die ganze Küste in Aufruhr. Es war Gefahr im Verzuge und wenn nicht alles verloren gehen sollte, mußte bald etwas Energisches geschehen. Es gelang Fürst Bismarck im Reichstage den Widerstand der Kolonialfeinde zu überwinden, mit England ein Uebereinkommen zur Unterdrückung des Sklavenhandels durch Blockade der Küste zu treffen, die Summe von 2 Millionen Mark zur Bildung einer Schutztruppe und für sonstige Maßnahmen zur Bewältigung des Aufstandes angewiesen zu erhalten und in dem mit afrikanischen Verhältnissen vertrauten Hauptmann Wißmann als Reichskommissar den richtigen Mann an die richtige Stelle zu berufen.

Während derselbe sofort an das Werk ging und eine Schutztruppe von 600 Sudanesen, 100 Zulus und 50 Somalis anwarb, begann die Blockade. Sie war gegen Einfuhr von Kriegsmaterial und gegen die Ausfuhr von Sklaven nach Sanzibar gerichtet, wurde am 2. Dezember 1888 eröffnet und deutscherseits durch die Kreuzerfregatte „Leipzig", die Korvetten „Sophie" und „Carola", sowie durch die kleinen Kreuzer „Schwalbe", „Möwe" und „Pfeil" unter dem Oberbefehl des Kontre-Admiral Deinhardt gehandhabt, während sich sechs englische Kriegsschiffe daran beteiligten. Sie dauerte fast ein Jahr, war aber mit den größten Strapazen verknüpft und stellte die Leistungsfähigkeit der Seeleute auf die schärfste Probe. An der Küste erstreckt sich das flache Wasser weit seewärts, so daß die Schiffe in größerer Entfernung bleiben mußten. Um die flachgehenden arabischen Sklavenfahrzeuge abzufangen, wurde deshalb ein ausgedehnter Bootsdienst bei Tag und Nacht erforderlich, der außerordentlich beschwerlich war und die Mannschaften auf das Höchste anstrengte. Bisweilen kamen sie tagelang nicht aus den Booten, mußten in den Negerdörfern Nahrungsmittel requirieren, um keine Zeit mit der Rückkehr zu den weit draußen liegenden Schiffen zu verlieren, waren allen Unbilden der Witterung, brennender Hitze, schwerem Regen, Sturm und See in ihren offenen Booten ausgesetzt und man mag daraus entnehmen, was sie auszuhalten hatten. Trotzdem erlahmten sie nicht, thaten in treuester Pflichterfüllung ihre volle Schuldigkeit und an kühnen Thaten fehlte es auch nicht, die für den auf dem Geschwader herrschenden Geist Zeugnis ablegten. So z. B. erspähte Lieutenant von Bredow nachts eine große arabische Dhau, welche er



Erstürmung eines Dorfes durch Marine-Truppen.

mit seinem nur mit 5 Matrosen besetzten Boote zur Untersuchung anhielt. Als er anlegte, traten ihm plötzlich 28 Araber schußfertig entgegen, doch die kritische Lage erschreckte ihn nicht. Er wußte ihnen durch sein Auftreten so zu imponieren, daß sie sich einschüchtern ließen und von andern auf seine Signale herbeieilenden Booten ohne Widerstand gefangen genommen wurden.

Bei so beschwerlichem Dienste in den beengten Booten war es natürlich eine sehr willkommene Abwechslung für die Schiffsbesatzungen, wenn es zu Kämpfen am Lande kam, die zuerst die Marine allein, später in Verein mit der Wißmannschen Schutztruppe ausfocht. So wurden von den Landungstruppen der Marine die beiden Hauptküstenpunkte der Kolonie Bagamoyo und Dar es Salaam erstürmt und von ihnen besetzt. Im März 1889 erstürmten ferner die Landungsabteilungen von „Leipzig", „Carola" und „Schwalbe" unter Führung des Korvettenkapitäns Hirschberg Kondutschi, wo sich vorzugsweise die aufständischen Araber sammelten, und in Verbindung mit der inzwischen formierten Schutztruppe Wißmann's das befestigte Lager Buschiri's, unweit Bagamoyo, wobei sehr heiß gestritten wurde. Die Marine stellte dazu 200 Mann unter Korvettenkapitän Hirschberg. Das Lager war mit Pallisaden umgeben und seine Besatzung wurde zuerst durch Geschütz- und Gewehrfeuer zu erschüttern versucht. Dann ging es zum Sturm und die Marineabteilung wetteiferte mit zwei Kompagnien des Freiherrn v. Gravenreuth zuerst in das Lager einzudringen. Unterlieutenant zur See Schelle war einer der Ersten, der über die Pallisaden kletterte, gefolgt von den Matrosen, doch der junge Held sollte seine Kühnheit mit dem Leben bezahlen. Er erhielt eine Kugel in den Unterleib und starb bald an den Folgen der Verwundung. Die Araber hielten einem so stürmischen Angriffe nicht stand. Mit Zurücklassung von 106 Toten flohen sie, und auch Buschiri entkam, da das dichtbewachsene Terrain der Umgebung es verhinderte, daß die zur Umfassung des Lagers entsandten 2 Kompagnien diese rechtzeitig ausführen konnten. Der Verlust der Deutschen war verhältnismäßig gering, Unterlieutenant Schelle und ein Matrose von der Marine tot, sowie ein Matrose verwundet, von der Schutztruppe 6 farbige Soldaten tot, ein Stabsarzt, ein Hauptmann, ein Deckoffizier und drei Sudanesen verwundet. Außerdem starb ein Feldwebel am Sonnenstich.

Es ging nun gegen Sadani, das von dem Araber Bana Heri stark befestigt war. Am 6. Juni begann die Beschießung der Festungswerke durch „Leipzig", „Schwalbe" und „Möwe" und dann landete



Vice-Admiral Deinhardt.

mit den Schiffsbooten die Schutztruppe unter heftigem Feuer der Aufständischen. Diese wurden in die Flucht geschlagen mit Verlust von 100 Toten, und die Deutschen wandten sich sofort gegen das eben-

falls von Bana Heri befestigte Uwinja, das nach schwachem Widerstande genommen wurde. In beiden Kämpfen hatten sie nur zwei Tote und 9 Verwundete.

Im Juli kam Pangani an die Reihe, wo die Rebellen eine von ihnen selbst für uneinnehmbar gehaltene starke Stellung inne hatten. Die Granaten der Schiffe überzeugten sie jedoch vom Gegenteil, und die landende Schutztruppe trieb sie bald vor sich her. Die Araber ließen 30 Tote und 50 Verwundete auf dem Platze, während der deutsche Verlust nur einen Toten und vier Verwundete betrug. Eine Marineabteilung von 300 Mann, welche wegen heftiger Brandung nur mit größter Mühe auf dem linken Ufer des Panganiflusses landen konnte, fand die Befestigungswerke schon genommen und kam nicht mehr zum Schlagen.

Danach ging die Marine allein gegen Tanga vor. Das Landungskorps wurde zwar zuerst von den Aufständischen mit Schüssen empfangen, doch das Schnellfeuer der Matrosen trieb sie in die Flucht und sowohl die Stadt wie Umgebung wurden bald von ihnen gesäubert. 100 Mann von der „Carola" besetzten erstere, und sie wurde ebenso wie die übrigen Küstenorte stark befestigt, um gegen nachfolgende Angriffe gesichert zu sein.

Mit der Einnahme von Tanga, sowie der im Mai 1890 folgenden von Kilwa, Lindi und Mikindani, war der Aufstand an der ganzen Küste niedergeschlagen, und hatte dabei die Marine die Hauptsache gethan. Zwar dauerten im Innern die Kämpfe noch Monate lang fort, bis Buschiri gefangen genommen wurde, mit den hauptsächlichsten seiner grausamen Anhänger am Galgen geendet und Bana Heri sich unterworfen hatte, doch konnte hier die Marine nicht anders mehr thätig eingreifen, als daß sie zeitweise gefährdete Küstenpunkte besetzte, um Wißmanns Schutztruppe zu entlasten, und durch Blockade den Sklavenhandel und die Zufuhr von Kriegsmaterial hinderte. Mit Eintritt des Friedens nach Ergebung von Bana Heri konnten die größeren Schiffe zurückgezogen werden, und es blieben nur zwei Kreuzer als Stationsschiffe an der Küste.

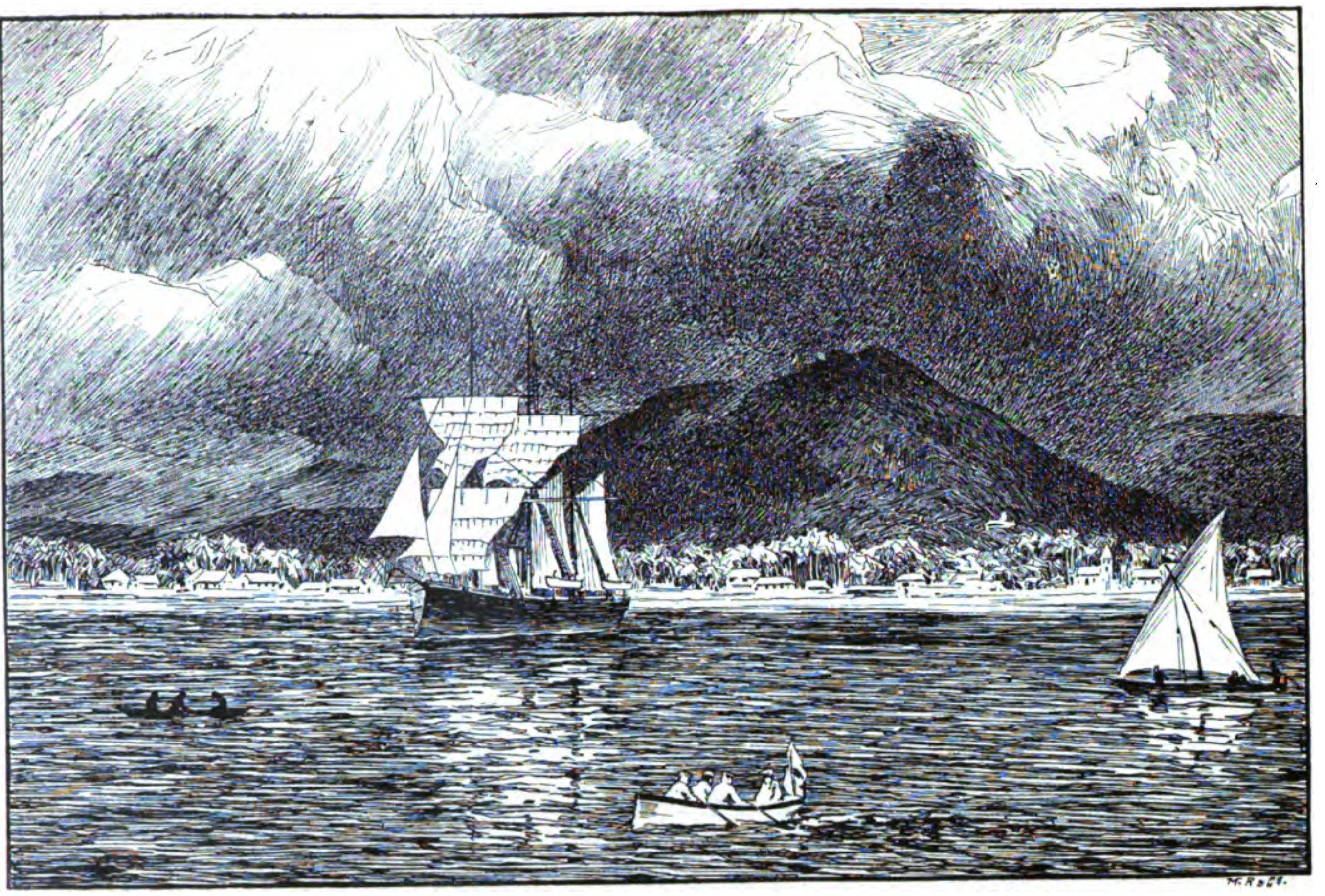
Hatte im Jahre vorher Samoa der Marine schon schwere kriegerische Verluste gebracht, so sollte die Insel 1889 noch verhängnisvoller für sie werden, und es war nur einem besonderen

Glückszufalle zu danken, daß von den in Apia vor Anker liegenden Schiffen „Olga", „Adler" und „Eber" nicht alle drei der Wut der Elemente zum Opfer fielen.

Einer der unheilvollen Orkane, wie sie in jenen Gegenden der Südsee bisweilen auftreten und in ihrer unbeschreiblichen Wut alles vernichten, suchte den Hafen von Apia heim und brachte fast alle darin liegenden Schiffe zum Stranden. Nur eins entging diesem Schicksale, indem es ihm gelang mit Hilfe seiner besonders starken Maschine die offene See zu gewinnen. In freiem Wasser ist es gut gebauten und nicht zu kleinen Schiffen eher möglich, einen solchen Wirbelsturm auszuhalten, da bei der nötigen Aufmerksamkeit auf die Wettererscheinungen und den Stand des Barometers die meteorologische Wissenschaft die Mittel an die Hand gibt, in vielen Fällen wenigstens den Mittelpunkt des Wirbelsturmes zu vermeiden, in dem er am heftigsten weht, aber wenn das Schiff von Land besetzt ist und keinen Raum zum Treiben hat, dann ist es meistens verloren, und das war hier der Fall.

Der Hafen von Apia wird wie bei allen aus Korallen aufgebauten Inseln der Südsee durch eine Lagune gebildet, die jedoch nicht groß, bei 1000 m Länge etwa halb so breit ist, und die sich in Nord-Süd-Richtung erstreckt. In ihr lagen außer unsern drei Schiffen noch drei amerikanische Korvetten „Trenton", „Vandalia" und „Nipsic", sowie die große englische Korvette „Calliope", außerdem noch mehrere Kauffartheischiffe, darunter ein deutsches, der „Peter Godeffroy", so daß die einzelnen Schiffe ziemlich nahe bei einander ankerten. Der Hafen ist bis auf eine kurze Strecke im südlichen Teile, der wenigstens die „Olga" vor dem gänzlichen Untergange rettete, von Korallenriffen eingefaßt, und schießt eine abgezweigte Spitze des westlichen ziemlich weit in den Hafen vor. Diese Spitze sollte den Schiffen besonders verhängnisvoll werden.

An den Tagen des 11. und 12. März 1889 herrschte prachtvolles Wetter. Die Schiffe schaukelten sich kaum merkbar auf dem Wasser, dessen Azur mit dem des Himmels wetteiferte, ringsum grünte und blühte die tropische Natur in üppiger Pracht, der milde Wind trug balsamische Düfte vom Lande hinaus auf das Meer, nur leise rauschten seine Wellen an den Strand, und ringsum herrschte



„Adler" im Hafen von Apia vor dem Orkan.

idyllische Ruhe auf der lieblichen Insel, über die der Schöpfer ein Füllhorn seiner schönsten Erdengaben ausgeschüttet. Heiterkeit und Frohsinn machten die Herzen weit und die Mannschaften erfreuten sich der paradiesischen Umgebung, in der sie Erholung von den Strapazen des Seelebens suchten und fanden.

Wer hätte geahnt, wie bald sich das zauberische Bild ändern wie es sich in Scenen furchtbaren Schreckens wandeln, die friedlich daliegenden Schiffe vom Sturm an den heimtückischen Klippen zerschmettert und ein großer Teil ihrer Besatzungen von den empörten Fluten mitten im Hafen verschlungen werden sollten!

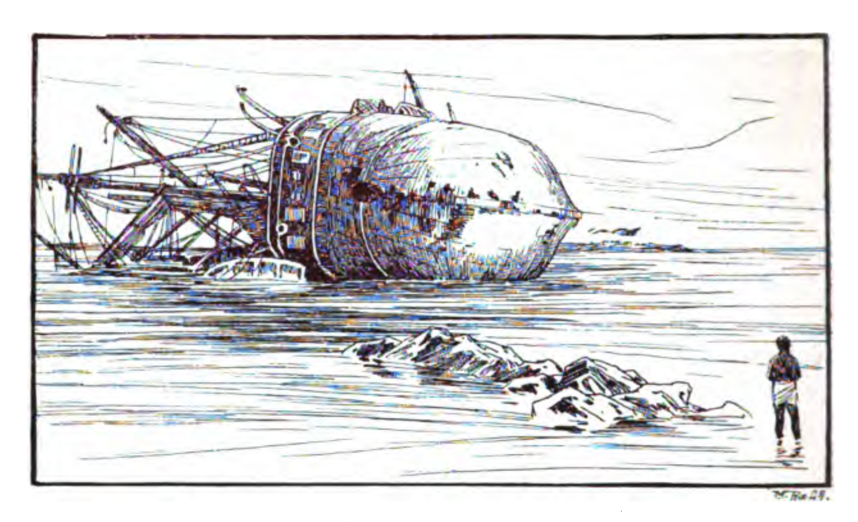
Am 14. änderte sich das schöne Wetter, das Blau des Himmels begann zu schwinden, die Strahlen der Sonne verbargen sich hinter grauem Gewölk, die Luft wurde schwül und drückend und der Barometer begann zu fallen. Niemand dachte jedoch daran, daß aus diesen Anzeichen etwas Schlimmeres entstehen würde. Im Februar war die Insel von einem Orkan und einem Nord-Ost-Sturm, vor kaum 8 Tagen von einem Nord-West-Sturm heimgesucht, und die Wetterkundigen auf der Insel nahmen nach den bisherigen Erfahrungen durchaus nicht an, daß sich solche Naturerscheinungen so schnell wiederholen würden, glaubten vielmehr, daß der immer mehr fallende Barometer nur starkes Regenwetter anzeigte.

Dieses ließ auch nicht lange auf sich warten und setzte mit schweren Böen ein, die von heftigen Windstößen begleitet wurden. Letztere nahmen im Laufe der Nacht so an Stärke zu, daß am 15. früh sämtliche Kriegsschiffe Dampf aufmachten. Am 15. mittag erreichte der stetig fallende Barometer seinen tiefsten Stand. Der bis dahin aus Süd-Ost kommende Wind drehte nach Nord-Ost, so daß er ziemlich in den Hafen hineinstand, begann schwere See heranzuwälzen und die Wolkenmassen nahmen ein so drohendes Aussehen an, daß man nicht länger an dem Nahen eines Orkans zweifeln konnte.

Es wurden nun natürlich alle Maßnahmen getroffen, die seemännischerseits dazu angethan sind, um einem solchen Naturereignisse gerüstet zu begegnen; Stengen und Raaen heruntergenommen, um den Windfang zu vermindern, sämtliche Reserveanker fallen gelassen, die Luken gut dicht gemacht, und überhaupt alles gethan, was Vorsicht und Erfahrung gebot. Leider war es vergebens.

Die in den Hafen rollenden Seen wuchsen gegen Abend zu gewaltiger Höhe, die Strömung wechselte beständig in Richtung und Schnelligkeit, sie warf die Schiffe häufig quersees, so daß diese furchtbar rollten, von beiden Seiten Wasser übernahmen, der Gischt in dichten Wolken über sie hindampfte und der ganze Hafen einer kochenden, brandenden Masse glich. Trotz Mondschein machten die herabstürzenden Regengüsse die Nacht so dunkel, daß oft sich die Schiffe gar nicht sehen konnten, obwohl sie von einander kaum einige hundert Meter entfernt lagen. Nur dann und wann erschienen sie in gespenstischem Schimmer, wenn schwere Wogen donnernd überköpften und ihr Phosphorlicht die Finsternis etwas erhellte, oder wenn ein greller Blitz die schwarzen Wolkenmassen durchzuckte. Grausig war dann der Anblick des Kanonenboots „Eber", über dem die brandenden Wogen von allen Seiten zusammenbrachen, so daß das unglückliche Fahrzeug wie eine Klippe in der tobenden See lag. Gegen 2 Uhr morgens forderte der Orkan sein erstes Opfer. Auf der deutschen Bark „Peter Godeffroy" erschien ein Blaulicht, ein Hilfeschrei der furchtbarsten Not, aber wer vermochte zu helfen! Es flackerte unsicher in dem Dunkel der Nacht, dann war es verschwunden und kehrte nicht wieder, aber beim Hellwerden lag das schöne Schiff gekentert auf der Spitze des Riffs und seine gesamte Mannschaft war im Meere begraben.

Gegen 4 Uhr begannen die Anker der „Nipsic" ihren Halt zu verlieren, und das Schiff trieb nach innen auf die „Olga" zu. Bald darauf erfolgte der gefürchtete Zusammenstoß mit dumpfem Krachen, und wenn er auch, wie anfangs gefürchtet, nicht tötlich wirkte, so machte er auf beiden Schiffen doch große Havarie, ehe sie wieder frei von einander kamen. Unmittelbar darauf erschien, kaum 10 m von der „Olga" entfernt, der ebenfalls treibende „Eber" hoch oben auf dem Kamme einer gewaltigen See wie ein Nachtgespenst aus der Finsternis auftauchend. Abermals drohte ein Zusammenstoß, doch ein schwerer Brecher warf das Kanonenboot zurück, und es verschwand in dem Dunkel, um nicht mehr gesehen zu werden. Dieselbe See hatte es gegen das Riff geworfen und zerschmettert in die Tiefe versenkt. Bei Tagwerden war keine Spur mehr von dem verfehmten Fahrzeuge zu entdecken.



„Adler“ nach dem Orkan.

Auch der treibende „Adler“ kollidierte zweimal mit der „Olga“, wenngleich ebenfalls die dadurch angerichteten Havarien nicht sehr schlimmer Art waren. Vergeblich suchte der erstere sich mit voller Dampfkraft vom Riff fernzuhalten, er kämpfte vergebens gegen die wild entfesselte Wut der Elemente. Er stieß mit dem Hinterende auf das Riff, dann rollte eine schwere See heran, hob den Bug und warf das Schiff hoch und quer auf das Riff, wenn auch glücklicher Weise so, daß das Verdeck der See abgewendet war. Nur diesem Umstande war es zu verdanken, daß nicht die ganze oder wenigstens der größte Teil der Mannschaft zu Grunde ging. So konnten sich die meisten durch Schwimmen über das Riff nach dem nahen Lande retten oder wurden mit Hilfe von Samoanern durch Taue an das Ufer geholt, da die Wellen durch den Rumpf des „Adler“ gebrochen wurden und das Wasser innerhalb desselben verhältnismäßig ruhig war.

Mit Tagesanbruch schlippte die „Nipsic“ ihre Ankerketten und setzte sich freiwillig am südlichen morastigen Ufer des Hafens auf den Strand, wodurch sie vor gänzlicher Zerstörung bewahrt blieb.

Im Laufe des Tages, während dessen der Orkan mit ungeschwächter Wut fortdauerte, drohten der „Olga“, deren Anker immer noch hielten, mehrmals gefährliche Zusammenstöße, zuerst mit der „Calliope“, die ebenfalls ins Treiben gekommen war, was aber

durch Angehenlassen der beiderseitigen Maschinen glücklich abgewendet werden konnte. Doch sah das englische Schiff ein, daß es unfehlbar stranden würde, wenn es ihm nicht gelang, aus dem Hafen zu kommen. Es versuchte deshalb das letzte Mittel, indem es seiner ohnehin starken Maschine die äußerste Anstrengung auf die Gefahr hin zumutete, daß dieselbe niederbreche. Nur schrittweise kam es vorwärts, die von vorn gegen seinen Bug anstürmenden Wellen brachen über das ganze Schiff, daß es bisweilen schien, als sollte es vollständig unter den überfluthenden Wassermassen begraben werden, doch die Maschine hielt aus und nach einigen Stunden befand sich das Schiff in freiem Wasser und war gerettet, wenngleich es noch im Hafen mit der „Vandalia" zusammengestoßen war und starke Havarie erlitten hatte.

Die „Vandalia" selbst kam nun auch ins Treiben, stieß mit der „Olga", wenn auch nicht gefährlich, zusammen und strandete dann unweit der „Nipsic", doch so unglücklich, daß der Rumpf bald untersank und der überlebende Teil ihrer Besatzung sich in die Bemastung rettete, nachdem der Kommandant und 4 Offiziere durch eine schwere Sturzsee von der Kommandobrücke herabgespült und vom Tode ereilt waren. Während der folgenden Nacht brachen Groß- und Besansmast und zerschmetterten in ihrem Falle einen großen Teil der Leute, die in ihnen Zuflucht gesucht.

Die im sogenannten kleinen Hafen von Apia, westlich von dem vorstreckenden Riff und dem Ufer liegenden Kauffarteischiffe waren sämtlich gescheitert, und die „Olga" und „Trenton" nur noch die beiden einzigen, welche schwammen, aber auch sie sollten dem traurigen Geschick des Strandens nicht entgehen. Die „Trenton" trieb gerade auf die „Olga" zu, sie war fast doppelt so groß wie die letztere, ein Zusammenstoß konnte diese leicht vernichten und die ganze Besatzung dem Tode weihen. Der Kommandant derselben, Korvettenkapitän Freiherr von Ehrhardt sah, daß ihm nichts anderes übrig blieb, als sein Schiff freiwillig auf den Strand zu setzen und zwar an jener schmalen morastigen Stelle im südlichen Teile des Hafens, wo bereits die „Nipsic" aufgelaufen war. Er schlippte die Ketten, ließ die Maschine angehen und versuchte, von der schon in sehr bedrohlicher Nähe befindlichen „Trenton" frei zu kommen. Leider gelang

es trotzdem nicht ganz, da eine heftige Strömung letztere faßte und sie gegen die „Olga“ trieb, mit der dann aber glücklicherweise der Zusammenstoß nur Seite an Seite erfolgte und außer Brechen von Raaen, Wegreißen von Booten und dergleichen an den Rumpfen weiter kein Schaden geschah, obwohl die Sache zuerst trübe genug aussah. Die Besatzung der „Olga“ hatte offenbar das Schlimmste erwartet, denn in dem Augenblicke, als die Schiffe Seite an Seite aneinander vorbeiglitten und damit die drohendste Gefahr beseitigt schien, brach sie unwillkürlich in ein dreifaches Hurrah aus und begrüßte damit das neugewonnene Leben.

Wenige Minuten später erreichte das Schiff, dessen Maschine und Ruder intakt geblieben waren, und das deshalb gesteuert werden konnte, die weiche Stelle des Ufers und rannte sich in dem Schlick fest. Es hatte keinen Mann verloren und wurde selbst später ohne große Beschädigungen im Rumpf wieder abgebracht.

Die „Trenton“ war steuerlos geworden durch den Bruch des Ruderstevens; durch Hereinfluthen von Wasser waren die Maschinenfeuer ausgelöscht; sie strandete in nächster Nähe der „Vandalia“ und glücklicherweise in solcher Lage, daß sie noch etwa 100 Mann von deren in die Masten geflüchteter Besatzung retten konnte.

Von dem unglücklichen „Eber“ wurden nur ein Offizier, der Lieutenant zur See Gaedecke und 9 Mann gerettet, von dem hoch auf das Riff geworfenen „Adler“ der größte Teil der Besatzung, aber 85 Mann fielen dem Orkan zum Opfer. Nach dem Zeugnis der Offiziere hatten sie bis zum letzten Augenblicke, angesichts der größten Gefahren und des Todes, eiserne Ruhe und Manneszucht bewahrt und waren als Helden gestorben. Ehre den Braven, die für Kaiser und Vaterland ihr Leben dahin gaben.

Das Jahr 1890 war insofern für die Marine und auch für ganz Deutschland von großer Wichtigkeit, als ein Stück Erde, das von jeher zu letzterem gehörte, aber durch einen auf Dänemark ausgeübten Druck 1814 unter englische Herrschaft gelangt war, ihm wieder einverleibt wurde, die Insel Helgoland.

Durch einen Vertrag mit England wurde sie gegen die Schutzherrschaft in Witu und das Protektorat von Zanzibar ausgetauscht.

Diese Abmachung ist viel angefeindet worden, und man hat

unserer Regierung vorgeworfen, sie habe ein großes koloniales Gebiet für eine kleine unfruchtbare Felseninsel hingegeben, aber ist dabei von ganz falschen Gesichtspunkten ausgegangen.

Der Flächeninhalt unserer übrigen Kolonien ist so groß, daß Jahrhunderte vergehen können, ehe wir im stande sind, sie vollständig auszunützen, und wir verlieren deshalb an Witu nichts, gewinnen aber durch den Besitz Helgolands, sowohl in nationaler, wie in nautisch-militärischer Beziehung ungemein.

Mußte es nicht jedem Deutschgesinnten wie ein Pfahl im Fleische erscheinen, daß in unserem deutschen Meere, der Nordsee, ein Stück unseres Vaterlandes, das uns widerrechtlich entrissen war, sich in den Händen einer Macht befand, die damit den Schlüssel zu unsern größten Verkehrsadern Elbe und Weser besaß und imstande war, sie jeden Augenblick sperren zu können? Wahrlich brennende Schamröte mußte uns darüber ins Gesicht steigen und allein von dieser Seite betrachtet, konnten wir die Errungenschaft aus patriotischem Herzen froh begrüßen.

Aber auch vom militärischen Standpunkte hat sie für uns die größte Bedeutung. Im Jahre 1870 erleichterte der englische Besitz Helgolands den Franzosen die Blockade unserer Nordseeküste ungemein. Sie konnten dort unter Schutz der Insel ganz bequem ihre Kohlen ergänzen, ihre Schiffe vor Anker legen und deren Besatzungen Ruhe gönnen, sowie nachts an dem brennenden Leuchtturme stets ihre genaue Ortsbestimmung machen, wenn sie kreuzten.

Jetzt ist dergleichen unmöglich. Die starke Befestigung der Insel verleidet jedem Feinde eine Annäherung auf zwei deutsche Meilen; sie gibt unserer eigenen Flotte einen Stützpunkt und Rückhalt, ist eine Schutzwehr unserer beiden großen Ströme und vereitelt in Verbindung mit unserer Angriffsflotte jeden feindlichen Versuch einer etwaigen Landung an dieser Stelle oder Eindringens in unsere Flußläufe.

Da ist es doch klar, daß so große Vorteile wohl zehnfach den außerdem noch in sehr weiter Ferne liegenden Nutzen von Witu aufwiegen und Deutschland sich nur zu dem Tausch beglückwünschen kann.

Dasselbe wie das folgende Jahr brachte verschiedenen Schiffen der Marine erneute Thätigkeit. Die Kanonenboote „Iltis“ und „Wolf“ hatten bei Unruhen im nördlichen China, bei denen englische

Missionare ermordet waren, den Schutz der Deutschen zu übernehmen, was ohne Blutvergießen gelang. Im September vermittelte der „Wolf“ außerdem die Rettung von 65 Türken von der türkischen Fregatte „Ertrogul.“ Das mit 600 Mann besetzte Schiff war an einer öden Stelle der japanischen Küste während eines Sturmes auf Klippen gestoßen, dabei ein Dampfkessel geplatzt und von den gesamten Mannschaften hatten nur 4 Offiziere und 61 Mann das Leben gerettet, die der „Wolf“ abholte und nach Kobe brachte.

1891 wurde wegen des Bürgerkrieges in Chile das ostasiatische aus „Leipzig“, „Alexandrine“ und „Sophie“ bestehende Geschwader Befehlshaber Kontre-Admiral Valois, von Japan aus zum Schutze der Deutschen dorthin gesandt. Es landete Ende August unter Korvettenkapitän Köllner in Valparaiso 300 Mann zur Besetzung der Hügel, auf denen die meisten Deutschen wohnten, und es gelang, die gestellte Aufgabe zu lösen. Obwohl unten in der Stadt heftiger Kampf und anarchische Zustände herrschten, wagten die Chilenen es nicht, irgend einen Deutschen oder dessen Eigentum zu schädigen, und es bedurfte keines feindlichen Auftretens seitens unserer Landungsmannschaften.

Ein schärferes Eingreifen, das nicht unblutig verlief, wurde in Westafrika seitens der in Kamerun anwesenden Stationäre „Habicht“ und „Hyäne“ erforderlich. Der Stamm der Abolcute hatte sich empört, ihr Hauptdorf Miang stark befestigt, und es galt, die Aufrührer zu bestrafen. Der „Habicht“ stellte dazu 63, die „Hyäne“ 40 Mann Landungsmannschaften unter Kapitänlieutenant Krause, zu dem Hauptmann von Gravenreuth mit 3 Kompagnien von je 100 Mann der Schutztruppe stieß.

Die Hauptaufgabe der Marine sollte die Erstürmung des weit ausgedehnten stark befestigten, durch Pallisaden und eine Masse Wolfsgruben geschützten Dorfes Miang sein, das von 800—1000 gewehrtragenden Negern verteidigt wurde, während Gravenreuth gleichzeitig den etwas oberhalb Miang liegenden gleichfalls befestigten Ort Bonakwasse nehmen sollte, was sich jedoch im letzten Augenblicke infolge eingetroffener Nachrichten dahin änderte, daß das ganze Expeditionskorps gegen Miang vorging. Die Angreifer waren kaum halb so stark wie die Verteidiger und das Unternehmen ein keines-



Gefecht zwischen Marinetruppen und Aboleuten.

wegs leichtes; es wurde aber mit einer Bravour und Entschlossenheit seitens der Marinemannschaften durchgeführt, die das höchste Lob verdienten und wiederum bewiesen, wie ausgezeichnet sich unsere Matrosen zu schlagen verstehen, sei es an Bord oder an Land, und daß sie vor keiner Uebermacht zurückschrecken. Unter Führung ihrer Offiziere stürmten sie mit unvergleichlichem Mute die Pallisaden, Kapitänlieutenant Krause, Lieutenant zur See Krüger von der „Hyäne" und Hauptmann von Gravenreuth waren die ersten innerhalb derselben. Die Neger verteidigten sich anfangs auf das hartnäckigste, mußten aber dem ungestümen Andrängen der Deutschen weichen und wurden unter schweren Verlusten in die Flucht getrieben; es fielen von ihnen allein 4 Häuptlinge und der Oberhäuptling Pan wurde tötlich verwundet. Daß auf Seite der Marine nur zwei schwer und 5 leicht Verwundete waren, während die Negerkompagnien 2 Tote und 18 Verwundete hatten, muß hauptsächlich dem schlechten Schießen der Eingeborenen zugeschrieben werden. Von welchem Schlage aber unsere Seeleute sind, wenn es sich um Kämpfen handelt, dafür mag unter anderem der Bootmannsmaat Lack von der „Hyäne" ein Beispiel abgeben. Während er den in eine Wolfsgrube gestürzten Hauptmann von Gravenreuth herauszuziehen bemüht war, erhielt er zwei Schüsse in den Oberschenkel. Trotzdem ging er weiter; ihn traf ein dritter Schuß in den Arm, der ihn zwang, das Gewehr fallen zu lassen, aber das hinderte ihn nicht, mit der anderen Hand den Säbel zu ergreifen und weiter gegen die Pallisaden zu marschieren. Vor ihnen wurde der tapfere Mann aber so mit Gewehrfeuer überschüttet, daß er zusammenbrach; er war von nicht weniger als 18 Gewehrkugeln und gehackten Eisenstücken getroffen, aber ist glücklicherweise wieder geheilt worden, ebenso wie auch die übrigen Verwundeten genasen.

Die Schwarzen der Schutztruppe gingen nach der Einnahme Miangs mit besonderem Eifer daran, alle Hütten zu verbrennen und alle Kulturanlagen auf das gründlichste zu zerstören, so daß den Aboleuten fernerhin die Lust verging, sich zu empören.

Das Jahr 1892 verlief ohne bemerkenswerte Ereignisse, als daß von unsern Kreuzern in Ostasien, der Südsee, den übrigen Kolonien und Südamerika an verschiedenen Punkten, wo Deutsche angesiedelt

waren, die Flagge gezeigt und einzelnen Requisitionen der Konsuln zur Beilegung von Streitigkeiten der nötige Nachdruck durch das Erscheinen der Schiffe gegeben wurde. Leider reichte die Zahl nicht aus, um allen Anforderungen zu genügen.

Der Ausbruch einer Revolution in Brasilien 1893, wo sich der größte Teil der Flotte unter Admiral Mello gegen den erwählten Präsidenten Peixoto erhob, machte es nötig, die in Buenos-Ayres anwesenden Korvetten „Arkona" und „Alexandrine" nach Rio de Janeiro zum Schutze der dortigen Deutschen zu entsenden, wo sie Mitte September eintrafen und mehrere Monate blieben, so lange die Kämpfe dauerten, die schließlich mit dem Unterliegen der Aufständischen endigten. Das ebenso taktvolle wie energische Auftreten des ältesten Offiziers, Kapitän zur See Hofmeier, hatte zur Folge, daß auf beiden Seiten die Rechte der Deutschen geachtet und sie nicht geschädigt wurden, ohne daß es nötig wurde, feindlich aufzutreten.

Dagegen brachen in Samoa im folgenden Jahre wieder Unruhen aus, die ein kriegerisches Einschreiten der beiden Kreuzer „Bussard" und „Falke" in Verbindung mit dem englischen Kreuzer „Curaçao" veranlaßten. Die Atualeute hatten sich gegen die von den drei Schutzmächten eingesetzte Regierung empört, Befestigungen angelegt und das Besitztum der Europäer bedroht. Am 11. August nahmen die Schiffe ihre Positionen zur Beschießung der Befestigungen ein und hatte der „Bussard", Korvettenkapitän Scheder gegen die ganze Längsfront der Verteidigungsstellung zu operieren, während „Curaçoa" die nördliche Ecke der Verschanzungen unter Feuer nahm, und der „Falke" die Aufgabe hatte, ein Festsetzen der aufständischen Partei an gewissen Punkten zu verhindern.

Nach dreiviertelstündiger Beschießung waren die Werke zerstört und die Truppen der Regierungspartei gingen zum Angriff gegen die Aufständischen über. Diese hatten eine anderweitige befestigte Verteidigungsstellung eingenommen und die Regierungstruppen wurden mit Verlust zurückgeschlagen. Es wurde deshalb am 13. diese Stellung ebenfalls von „Bussard" und Curaçao" beschossen und die Aufständischen erlitten dadurch eine solche Niederlage, daß ihr Widerstand vollständig gebrochen war, sie noch am selben Tage um Frieden baten

und ihre vollständige Unterwerfung erklärten. Damit war die Ruhe wieder hergestellt, ob sie aber bei den zerfahrenen Verhältnissen auf den Inseln längere Zeit anhalten wird, ist die Frage. Bevor der Samoa-Archipel nicht in den Besitz einer Macht gelangt, — und das sollte von Rechtswegen Deutschland sein, da seine dortigen Handelsinteressen die amerikanischen und englischen bei weitem überwiegen, wird es wohl nicht besser werden.

1894 während der Unruhen auf Korea bei Beginn des chinesisch-japanischen Krieges entsandte das dort stationierte Kanonenboot „Iltis" ein Detachement zum Schutze des deutschen Konsulats nach Seoul, der Hauptstadt Koreas. Inzwischen waren die Feindseligkeiten ausgebrochen und ein japanisches Geschwader hatte das unter englischer Flagge fahrende Dampfschiff „Kowshing", auf welchem sich 1200 Mann chinesischer Truppen unter Führung des in chinesischem Dienste stehenden früheren preußischen Offiziers, Generals v. Hanneken befanden, mit einem Torpedo und Geschützen in den Grund gebohrt. Von der gesamten Besatzung hatten sich nur 220 Mann nach einer benachbarten Insel durch Schwimmen retten können, und unter ihnen auch Herr v. Hanneken, der einzige am Leben gebliebene Europäer. Letzterer kam mit einem Boote an Bord des „Iltis" und bat um Rettung der Schiffbrüchigen, die von allem entblößt, sich auf der öden Insel befanden. Natürlich erfüllte der Kommandant Graf Baudissin sofort die Bitte und nahm 120 der Chinesen — mehr konnten auf dem kleinen Schiffe nicht untergebracht werden — an Bord, um sie nach Tschifu überzuführen. 13 von ihnen waren schwer verwundet, denen der Schiffsarzt alle Hilfe angedeihen ließ; hundert mußten, mit dem Nötigen versehen, zurückbleiben, bis sie später auf Dschunken nach China befördert wurden. Das war das zweite Mal, daß deutsche Schiffe eine Rettungsthat im fernen Osten vollführten, der „Wolf" konnte von der Fregatte „Ertrogul" vor zwei Jahren 67 Türken und der „Iltis" jetzt 120 Chinesen bergen. Der Vizekönig von Tientsin, der bekannte Li-Hung-Shan zeigte sich für die bereitwillige Hilfe sehr dankbar und bewies dies unter anderem dadurch, daß er Befehl gab, für den „Iltis", dessen Boden stark bewachsen war und der durchaus gereinigt werden mußte, das Dock in Port Arthur für das Kanonenboot bereit zu machen, obwohl zu diesem Zwecke ein chinesisches Panzerschiff aus

dem Dock gelassen werden mußte, das zur Reparatur der im Gefecht mit den Japanern erlittenen Beschädigungen in ihm lag.

Das kleine Schiffchen hat während seiner ganzen Lebenszeit, die es mit einer halbjährigen Ausnahme in den chinesischen Gewässern zubrachte, um dort die deutschen Interessen zu schützen, wohl am wenigsten Ruhe von allen Fahrzeugen der Marine gehabt, und dabei seine Aufgabe in der wünschenswertesten Weise erfüllt. 1880 fertig geworden, wurde es nach Ostasien geschickt und blieb dort ununterbrochen sechs Jahre lang, während Offiziere und Mannschaften alle zwei Jahre wechselten, um sich von den Strapazen des anstrengenden Dienstes zu erholen, da es meistens unterwegs nach den verschiedenen Häfen Chinas, Japans und Koreas war, um die Flagge zu zeigen, hier Streitigkeiten zu schlichten, dort Requisitionen der Konsuln zu folgen, die Deutschen zu schützen oder auch einmal die Karolineninseln zu besuchen, um dort die deutsche Flagge zu hißen, wenn dieselbe auch später wieder, wie schon weiter oben bemerkt, gemäß dem Schiedsspruche des Papstes der spanischen weichen mußte.

Die vielen Fahrten bei jeder Witterung in jenen gefährlichen Gewässern hatten das Kanonenboot jedoch so mitgenommen, daß es notwendigerweise einer gründlichen Reparatur bedurfte und nach der Heimat zurück mußte. Ende August 1886 traf es dort ein, wurde aber schon im April 1887 wieder nach Ostasien geschickt, wo es sich so bewährt hatte, um dort abermals neun Jahre zu bleiben, aber freilich nicht wieder zurückzukehren, sondern in tragischer Weise seine Laufbahn zu beschließen, nachdem es vorher noch sehr energisch einem deutschen Dampfer hatte Schutz angedeihen lassen.

Nach Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges, in dem die Sieger die Insel Formosa durch den Friedensschluß gewannen, ging die Besitznahme derselben durchaus nicht glatt von statten, und es mußte scharf gekämpft werden, um die inzwischen von den Eingebornen aufgerichtete Republik zu überwinden. Dies rief den „Iltis" nach Tamsui, wo die das Land räumenden chinesischen Truppen jedes Befehls ihrer Vorgesetzten spotteten, anarchistische Zustände eintraten und durch sie Deutsche wie andere Europäer gefährdet wurden. So z. B. wollten die Truppen nicht die Abfahrt des deutschen Dampfers „Arthur" gestatten, an Bord dessen sich außer einem chinesischen

General und 700 Soldaten auch der Präsident der Formosanischen Regierung befand, der Staatsgelder mitgenommen haben sollte, auf welche die noch am Lande befindlichen Truppen Anspruch zu haben glaubten. Dann beschossen sie von einem der Forts den „Arthur". Eine Granate schlug in den Salon desselben, ohne jedoch glücklicherweise zu springen, so daß nur ein Chinese getötet wurde. Der „Iltis" Korvettenkapitän Ingenohl machte nun gefechtsklar und erwiderte das Feuer mit seinem 12,5 cm Heckgeschütz. Schon der zweite Schuß, der in die Batterie schlug und 13 Mann außer Gefecht setzte, brachte diese zum Schweigen, die Chinesen flüchteten Hals über Kopf und ein dritter Schuß genügte, um dem „Arthur" freie Bahn zu machen, so daß er auslaufen konnte. Die Chinesen hüteten sich wohl, mit dem „Iltis" noch einmal anzubinden, hatten aber ihr großes Erstaunen ausgesprochen, daß ein so kleines Schiff so weit und auf eine so hoch gelegene Batterie mit Erfolg feuern konnte, und der Respekt vor dem Kanonenboote zeigte sich auch darin, daß in den nächsten Tagen alle im Hafen verkehrenden chinesischen Fahrzeuge die deutsche Flagge hißten, bis die Japaner erschienen und den Schutz der Europäer und der Stadt übernahmen.

Noch einen, wenn auch friedlichen Triumph sollte der „Iltis" feiern, als bei einer von der englischen Flotte veranstalteten Regatta für Schiffsboote die Gig des ersteren gegen acht Konkurrenten den ersten Preis davontrug. Früher waren die Engländer der Ansicht, daß sie im Rudersport die Unerreichbaren seien, aber schon seit längeren Jahren haben sie, wo immer sie mit Deutschen bei solchen Veranstaltungen um den Sieg gerungen, erfahren müssen, daß auch darin die deutschen Seeleute überlegen sind, zuletzt wieder in Lissabon bei der Vasco de Gama-Feier, wo die Boote unseres Linienschiffes „Oldenburg" nicht allein die englischen, sondern alle andern Nationen glänzend geschlagen haben.

Leider sollte jener Regatta-Sieg die letzte Thal des Kanonenboots zur Ehre der deutschen Flagge sein, und im nächsten Jahre wurde es von demselben düstern Geschick ereilt, dem bereits im Laufe der Jahre fünf unserer Schiffe, „Frauenlob", „Amazone", „Eber", „Adler" und „Augusta" zum Opfer gefallen waren.

Am 23. Juli 1896 verließ der „Iltis" Tschifu, um eine Rekognos-

zierungsfahrt nach Kiautschou zu unternehmen. Bei seinem Abgange war der Zustand der Witterung gut; im Laufe des Tages wurde es jedoch regnerisch, Wind und See nahmen zu, und ersterer wehte gegen 10 Uhr abends so stark, daß die Sturmsegel gesetzt werden mußten. Es waren dazu „Alle Mann" gepfiffen, aber niemand dachte an Gefahr; hatte das Schiffchen doch früher schon schlechtes Wetter genug durchgemacht und sich dabei stets vortrefflich bewährt. Da erschütterten eine halbe Stunde später zwei heftige Stöße das Kanonenboot und unmittelbar darnach erfolgte das Kommando „Alle Mann aus dem Zwischendeck, das Schiff sitzt fest". Es war die höchste Zeit, denn schon stürzte das Wasser in solchen Massen in den Maschinenraum, daß die Feuer gelöscht wurden und das Personal keine Zeit hatte, das Deck zu erreichen. Es gelang dies zwar allen anderen Leuten und selbst den Kranken, aber dort oben war der Ausblick hoffnungslos. Es wehte orkanmäßig und die Nacht war stockfinster; schwere Regen- und Hagelschauer peitschten hernieder, die brandende See mischte ihr brüllendes Toben mit dem Heulen des Sturmes und aus dem Phosphorlichte der überbrechenden Wellenkämme hoben sich in nächster Nähe schwarze zackige Felsen drohend und gespenstisch ab. Jeder wußte, daß sich das Verhängnis bald erfüllen müßte, aber mit eiserner Ruhe sahen Offiziere und Mannschaften dem nahen Tode ins Angesicht. Er ließ nicht lange auf sich warten. Nach kurzer Zeit brach das Schiff mitten auseinander, das bis dahin noch in freiem Wasser befindliche Hinterschiff wurde durch eine gewaltige See neben das festsitzende Vorschiff auf die Klippen geworfen und nun war alles vorbei; es handelte sich nur noch um wenige Minuten. Aber diese Minuten legten Zeugnis davon ab, welcher heroische Geist Offiziere und Mannschaft beseelte, ein Geist, welcher wohl selten oder nie bei einer Schiffsbesatzung in solchem grausigen Augenblicke gezeigt ist.

Die Stimme des Kommandanten, Kapitänlieutenants Braun, der seither die Kommandobrücke nicht verlassen, übertönte das brausende Chaos ringsum mit einem dreimaligen Hurrah auf den Kaiser, in das die fast sämtlich auf das Hinterdeck geflüchtete Mannschaft donnernd einstimmte. Dann war er verschwunden; eine überbrechende See hatte ihn von der Brücke gerissen und mit sich in die dunkle Tiefe genommen. Nun aber stimmte ein anderer der Helden, der Oberfeuerwerksmaat

Raahm, das Lied von der Flagge schwarz-weiß-rot an, alle anderen fielen ein und besiegelten damit ihre Treue bis zum Tode. Kaum war der zweite Vers verklungen, da ertönte ein letzter furchtbarer Schrei durch die Nacht. Das Hinterschiff war gekentert und begrub die auf ihm Weilenden unter seinen Trümmern, nur zwei Mann wurden durch die See vom Wrack frei gespült und erreichten schwimmend das Land.

Auf dem Vorschiff hatten sich neun Mann in die Wanten des stehengebliebenen Fockmastes gerettet, aber das furchtbare Wetter blieb auch während des folgenden Tages und der Nacht, so daß sie noch bis zum zweiten Tage ohne Schlaf und Nahrung auf dem Wrack zubringen mußten, bevor chinesische Boote ihnen Hilfe bringen und sie abholen konnten. 71 Mann, darunter alle Offiziere, sanken in das Grab, 11 Mann wurden gerettet.

Wahrlich, eine solche Seelengröße, wie sie die Besatzung des „Iltis" gezeigt, steht wohl einzig in der Welt da, und unser Vaterland darf mit gerechtem Stolz auf seine Seeleute blicken, die sich so glänzend in Not und Tod bewähren. Die Kunde des furchtbaren Unglücks erregte nicht nur in Deutschland, sondern überall das tiefste Mitgefühl, aber auch die größte Bewunderung über das heldenhafte Verhalten der Besatzung.

Schrieb doch selbst ein hervorragendes französisches Blatt, der Temps, darüber: „Der Tod der Besatzung des „Iltis" trägt einen erhabenen menschlichen Charakter. Dieser Kommandant und diese Mannschaft des deutschen Kanonenbootes, die im Augenblick des Versinkens drei Hurrahs auf ihren Kaiser ausbringen — ein Schauer ergreift uns, indem wir daran denken, wie sie gestorben sind, wie sie im letzten Augenblicke eine Thatkraft, eine Verleugnung des eigenen Ichs und eine Treue gezeigt haben, die der menschlichen Natur zur Ehre gereicht".

Ja Thatkraft, Verleugnung des eigenen Ichs und Treue zu Kaiser und Reich bis zum letzten Atemzuge, das sind die Charaktereigenschaften der deutschen Seeleute, die sie vor allen andern Nationen auszeichnen, und das Vaterland kann ihnen in Zeiten der Not vertrauen.

Für das Jahr 1895 bleibt noch ein großartiges nationales Werk



Wrack das „Iltis“.

zu erwähnen, das für Deutschland sowohl in handelspolitischer, wie in nautisch militärischer Beziehung die weittragendste Bedeutung hat.

Es ist dies die Vollendung des Ost- und Nordsee verbindenden und für die größten Schiffe ausreichenden Kaiser Wilhelm-Kanals, dessen feierliche Eröffnung am 20. Juni durch Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. stattfand.

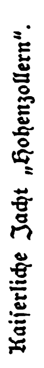
Genau in der bestimmten Zeit von acht Jahren ist er fertig gebaut worden, und der Weihespruch Kaiser Wilhelms I., mit dem er am 3. Juni 1887 die Grundsteinlegung vollzog, hat sich an ihm in vollem Maße bewährt. Es ist ein bleibendes Zeichen von Deutschlands Macht und Stärke, eine Quelle seiner Wohlfahrt und eine gewaltige Stütze seiner maritimen Wehrkraft.

Er kürzt die Fahrt von unseren deutschen Nordseehäfen nach der Ostsee um nahezu 100 deutsche Meilen, erspart den Schiffen den Weg um Dänemark, an dessen tückischen Küsten jährlich durchschnittlich 200 Schiffe im Werte von vielen Millionen scheiterten und die Tausende von Menschenleben als Opfer forderten und setzt unsere Flotte in den Stand, innerhalb 24 Stunden vollständig sicher und ungesehen vom Feinde von einem unserer deutschen Meere in das andere zu gelangen und sich ihm in ihrer ganzen Stärke entgegen zu werfen. Bei den diesjährigen Flottenmanövern hat sie in der Zahl von nicht weniger als 54 Schiffen und Fahrzeugen in 18 Stunden den Kanal passiert.

Somit wird er ein weiteres Bollwerk des Friedens werden, durch Kürzung und Sicherung ihres Weges in unseren gefährlichen Gewässern der Handelsschiffahrt außerordentlichen Nutzen gewähren und zu ihrem ferneren Aufblühen wesentlich beitragen.

In technischer Beziehung ist er ein Meisterstück deutschen Könnens, und es gibt wenige Bauten, die sich ihm ebenbürtig zur Seite stellen können; wir dürfen mit Recht stolz auf ihn sein.

Seiner Bedeutung gemäß gestaltete sich auch die Eröffnungsfeier dementsprechend. Sämtliche deutsche Bundesfürsten und fürstliche Vertreter von England, Oesterreich, Rußland und Italien hatten sich um unsern Kaiser in Kiel versammelt; 53 fremde Kriegsschiffe, darunter die größten und mächtigsten der Neuzeit, waren erschienen, über 400 Rennjachten, ungezählte Privatdampfer und 29 unserer



Kaiserliche Jacht „Hohenzollern".

eigenen Kriegsschiffe belebten außerdem in schönstem Flaggenschmucke den prachtvollen Hafen, und Hunderttausende von Zuschauern waren herbeigeströmt, um dem weihevollen Schauspiele beizuwohnen.

Als der Kaiser allein auf der Kommandobrücke der „Hohenzollern" stehend mit dieser die Schleuse passierte und in den Hafen einlief, da brausten nicht endenwollende Hurrahrufe und mischten sich mit dem Donner der Hunderte von Geschützen sämtlicher Kriegsschiffe als Begrüßung des Kaisers und Verkündung der weltgeschichtlichen Thatsache, daß der Kaiser-Wilhelm-Kanal eröffnet und dem Weltverkehr übergeben sei.

Die Besatzungen der Kriegsschiffe, 25,000 an der Zahl, paradierten, und die Musik spielte den Choral „Nun danket alle Gott!"

Der „Hohenzollern" folgte die frühere Jacht unseres Herrschers der „Kaiseradler" mit sämtlichen Bundesfürsten an Bord, und sie repräsentierten durch ihre Anwesenheit die Einheit des Vaterlandes, die sich vor aller Welt erhebend dokumentierte und alle deutschen Herzen höher schlagen ließ.

Abends fand ein großartiger Ball in der Marineakademie und in einem davor errichteten mächtigen Zelte statt, zu dem 1300 Einladungen ergangen waren, und den Schluß des Tages bildete ein prachtvolles Feuerwerk, an dem sich sämtliche Schiffe beteiligten, und wie es in solcher Großartigkeit und Schönheit wohl auch noch nie dagewesen ist.

Am zweiten Tage wurde die Legung des Schlußsteins vollzogen. Nachdem die vom Reichskanzler verlesene betreffende Urkunde in die Höhlung gelegt und diese verschlossen war, that der Kaiser die üblichen drei Hammerschläge. Ihm folgten darin die Kaiserin, die drei ältesten Prinzen, die deutschen Fürsten und die höchsten Würdenträger des Reiches.

Danach nahm der Kaiser die Parade über die zwei Meilen lange Linie der Kriegsschiffe ab, die er auf der „Hohenzollern" langsam umfuhr, und abends war in den Räumen eines zu diesem Zwecke im Aeußern nachgeahmten Linienschiffes ein Festessen für 1200 Personen arrangiert, bei dem der Kaiser eine seiner glänzenden Reden hielt, die eingeladenen Gäste begrüßte und die friedlichen Zwecke betonte, denen der Kanal in Zukunft dienen solle.



„Bayer".

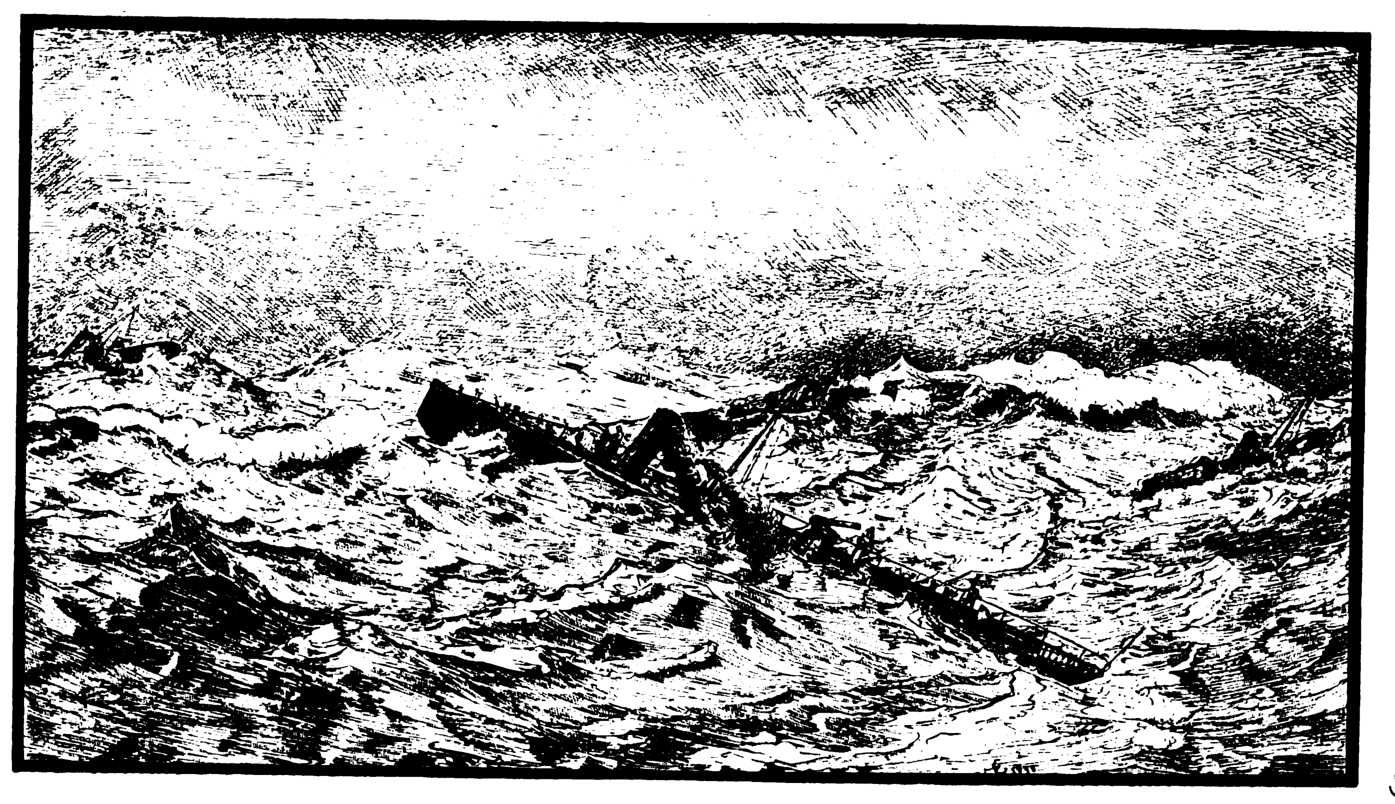
Am dritten Tage fand vor der Kieler Bucht unter Führung des Kaisers ein Flottenmanöver statt, an dem sich 30 unserer Schiffe und Fahrzeuge beteiligten, das den Zuschauern das lebendige Bild einer Seeschlacht vorführte und für sie viel des Neuen und Interessanten bot. Ein von der Stadt Kiel dem Kaiser dargebrachter Fackelzug von 5000 Personen bildete den Schluß der festlichen Tage, die durch keinerlei Mißton getrübt einen unvergeßlichen Eindruck bei denen hinterlassen haben, die ihnen beiwohnen konnten.

Möge der Verlauf des denkwürdigen Ereignisses eine gute Vorbedeutung für die Zukunft sein und diese sich so friedlich gestalten wie jenes selbst. Die maritime Bedeutung des Kanals wird dazu gewiß beitragen.

Dieses und die folgenden Jahre forderten im Auslande wieder die Thätigkeit der Marine, wenngleich das bloße Erscheinen der Schiffe hinreichte, um ohne Feindseligkeiten ihren Zweck zu erfüllen und den Schutz der Deutschen durchzuführen. Freilich trat dabei der Mangel an Schiffen schreiend hervor, deren notwendige Vermehrung trotz der ungemein schnellen Ausbreitung unserer Handelsbeziehungen in der ganzen Welt aus falscher Sparsamkeit vom Reichstag sehr beschränkt war.

So z. B. war in Tanger ein Deutscher ermordet. Um die Bestrafung des Mörders von der Marokkanischen Regierung zu erzwingen, wozu die Entfaltung einer gewissen Seemacht notwendig war, blieb nichts anderes übrig, als neben dem einzigen modernen Kreuzer, der verfügbar war, „Kaiserin Augusta", den Küstenverteidiger „Hagen" hinzusenden, der nur für die heimischen Gewässer bestimmt ist. Allerdings wurden auch noch das Schulschiff „Stosch" und die Korvette „Marie", welche letztere gerade aus Japan kam, dem Geschwader beigegeben, aber beide sind ungeschützte veraltete Schiffe, die den modernen gegenüber keinen Gefechtswert haben. Für Marokko genügte ja allenfalls die Demonstration und erreichte auch ihren Zweck, aber es war doch ein niederdrückendes Gefühl für die Marine, das mächtige deutsche Reich so unzulänglich vertreten zu sehen.

Noch krasser trat dieser Schiffsmangel während des Armenischen Aufstandes hervor. Da nicht vorauszusehen war, wie sich die Dinge dort gestalten würden, hatten sich nicht weniger als 40 Kriegsschiffe



Torpedoboote in schwerer See.

der Seemächte vor den Dardanellen eingefunden. Wir dagegen waren nur durch einen Stationär, der gar keinen kriegerischen Wert hatte, die „Loreley“, vertreten. Später, als die Sachlage drohender wurde und das Schicksal der Türkei auf dem Spiele stand, schickten wir 4 Schulschiffe hin, aber was hätten sie in einem Ernstfalle machen sollen. Von einem einzigen Panzerkreuzer würden sie in kürzester Zeit in Grund geschossen sein, und wir hatten in der Türkei, Syrien und Palästina doch so bedeutende Interessen zu schützen.

Nicht besser stand es nach dem Einfall englischer Freibeuter in Transvaal, als die öffentliche Meinung Englands nach dem Telegramm Kaiser Wilhelms gegen Deutschland in Siedehitze aufschäumte. Zwei kleine ungeschützte Kreuzer, nicht besser als Kanonenboote, war alles, was wir nach der Delagoabai entsenden konnten, denn unser einziges Kreuzergeschwader befand sich in den chinesischen Gewässern, und woraus bestand dieses? Aus dem durchaus nicht mehr vollwertigen großen Kreuzer „Kaiser“, der bereits 25 Jahre auf dem Rücken trug und veraltet war, und den beiden neueren geschützten Kreuzern „Prinzeß Wilhelm“ und „Irene“, sowie aus der ungeschützten Korvette „Arkona“ und dem aus Ostafrika herbeigeholten kleinen Kreuzer „Cormoran“.

Während der Kretensischen Wirren mußten wir unsere heimischen Küsten von dem letzten modernen Kreuzer „Kaiserin Augusta“ entblößen, um nur durch ein anständiges Schiff dort vertreten zu sein, wo alle andern Nationen zahlreiche Geschwader hatten.

In Chile, Peru, Guatemala, Venezuela und an anderen Punkten riefen die Deutschen vergebens nach Schiffen — es waren keine vorhanden. Wahrlich es wurde höchste Zeit, daß endlich eine entsprechende Vermehrung unserer Flotte eintrat; unsere Marine war anstatt, wie es unser sich stets mehr ausbreitender Welthandel und die Machtstellung unseres Vaterlandes gebieterisch verlangten, stetig zu wachsen, in dem letzten Jahrzehnt zurückgegangen und spielte als Ganzes dem Auslande gegenüber eine klägliche Rolle, obwohl die Jahre 1897 und 1898 wiederum glänzend darthaten, was sie zum Staunen der übrigen Nationen im einzelnen leistete.

Im ersteren Jahre war es die scharfe Lektion, welche zwei Schulschiffe „Stein“ und „Charlotte“ — „schwimmende Gymnasien“ nannte

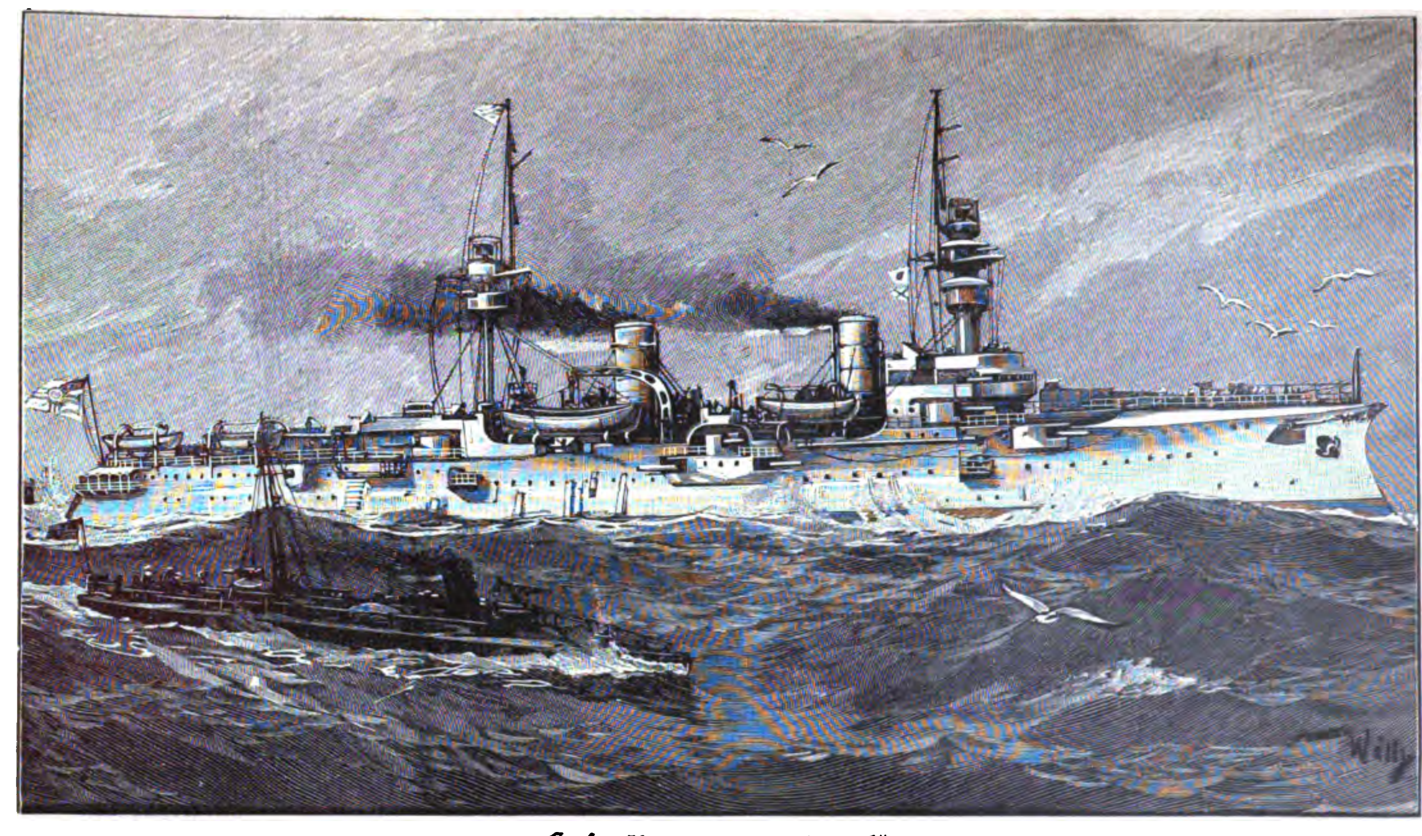
sie unser Kaiser, weil sie für Ausbildung der Kadetten bestimmt waren — der frechen Negerrepublik Haiti erteilten, und im letzten die ebenso schneidige Besetzung von Kiautschou durch das ostasiatische Kreuzergeschwader unter Admiral v. Diederichs. Beide Aktionen bewiesen, welcher tüchtige Kern in unseren Seeoffizieren steckt, und daß sie das, was ihnen befohlen wird, trotz allen Schwierigkeiten ebenso klug wie energisch durchzuführen wissen.

Die Herren Neger schienen ein kurzes Gedächtnis und ganz die Lehre vergessen zu haben, die Kapitän zur See Batsch ihnen vor 15 Jahren gegeben hatte, sich nichts gegen Deutsche zu schulden kommen zu lassen, und es war Zeit, sie daran zu erinnern. Ihrer alten Gewohnheit gemäß bezahlten sie nicht ihre Schulden, hatten einen Deutschen, Herrn Lüders, ungerecht zur Landesverweisung verurteilt und ihre Frechheit so weit getrieben, unseren diplomatischen Vertreter, Graf Schwerin, beleidigend zu behandeln. Das erforderte eine entsprechende Sühne und zwar sofort. Wir hatten zwar kein modernes Kriegsschiff zur Verfügung, aber es befanden sich wenigstens zwei unserer Schulschiffe „Stein" und „Charlotte" in der Nähe bei St. Thomas, und sie entledigten sich ihrer Aufgabe in bester Weise.

Graf Schwerin begab sich auf einem Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie nach St. Thomas, telegraphierte von dort, daß er mit den Schulschiffen früh am 6. Dezember vor Haiti und mit zwei Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie tags zuvor im Hafen zur Aufnahme der Deutschen mit ihren Familien eintreffen würde.

Als sich das Gerücht verbreitete, herrschte in der Stadt eine furchtbare Aufregung; alles lief bewaffnet umher, und am 4. nachmittags erließ die Regierung eine von Tapferkeit und Freiheit überfließende Proklamation, daß bei Ankunft der deutschen Schiffe sie nur für die Angehörigen der neutralen Mächte verantwortlich sei. Die Deutschen waren also für vogelfrei erklärt, aber wurden ohne Hindernis an Bord der Dampfer eingeschifft. Die Großthuerei der Schwarzen sollte jedoch bald ein Ende finden.

Am 6. erschienen zur festgesetzten Stunde die beiden Schulschiffe fertig zum Gefecht und gingen im Hafen vor Anker. Tausende von Menschen hatten sich am Ufer versammelt, aber bei dem Anblick der ausgerannten Kanonen und niedergeklappten Geschützpforten



Großer Kreuzer „Fürst Bismarck“.

mochte ihnen doch wohl der Ernst der Lage allmählich klar werden, denn sie verhielten sich schweigend, und man hörte nichts von dem gewöhnlichen Schnattern der Schwarzen.

Bald darauf stießen verschiedene bewaffnete Boote unter Parlamentärflagge von der „Charlotte“ ab und fuhren zum Landungsplatz. Dem ersten entstieg unter Begleitung einer Matrosenwache mit aufgepflanztem Bajonett ein Lieutenant, um dem Hafenkommandanten ein Schreiben mit den Worten zu übergeben: „Hier ist das Ultimatum, welches Sie sofort dem Präsidenten einzuhändigen haben. Ich bitte um eine Quittung. Sie haben Zeit bis 1 Uhr, jetzt ist es 9.“

Dem Hafen-Kapitän fuhr bei dieser bündigen Ansprache ein großer Schreck in die Glieder, und stotternd bat er, ihn zum Präsidenten zu begleiten. „Ist nicht notwendig“, lautete die Antwort des Lieutenants. Sprachs und ging in sein Boot, um an Bord zurückzufahren. Den Schwarzen wurde unheimlich, sie merkten, mit diesen Deutschen war nicht zu spaßen.

An alle Konsulate war mit Abschrift des Ultimatums die Bemerkung ergangen, daß alle Fremden die Aufnahme an Bord der beiden deutschen Dampfer finden würden, und den am Morgen desselben Tages angelangten Dampfer der französischen „Compagnie Transatlantique“ ersuchte Kapitän zur See Thiele, der Kommandant der „Charlotte“, sich gefälligst aus der Schußlinie zu begeben, er werde um 1 Uhr die haitische Flotte in den Grund bohren.

Inzwischen entsandten die beiden Schulschiffe eine Reihe von Booten, die den Hafen nach den verschiedensten Richtungen durchfuhren. Die Haitianer glaubten, es geschähe zum Vergnügen, aber dieses Vergnügen bestand darin, daß jene die Tiefenverhältnisse auspeilten und kleine Bojen auslegten, um ihren Schiffen das richtige Fahrwasser zu bezeichnen, in dem diese dann bis nahe an die Stadt vorrückten, während die beiden Hamburger Dampfer mit etwa 900 Deutschen und Fremden an Bord weit draußen lagen.

Das innerhalb einer halben Stunde in der ganzen Stadt bekannt gewordene Ultimatum lautete:

1. Sofortige Bezahlung von 20,000 Dollars in Gold.

2. Entschuldigungsbrief des Justizministers an den Grafen Schwerin, der diesem volle Genugthuung gewährt.

3. Umstoß des Urteils gegen Herrn Lüders und Schutz seiner Person bei etwaiger Wiederkehr durch die Regierung.

4. Es wird bis 1 Uhr Frist gegeben.

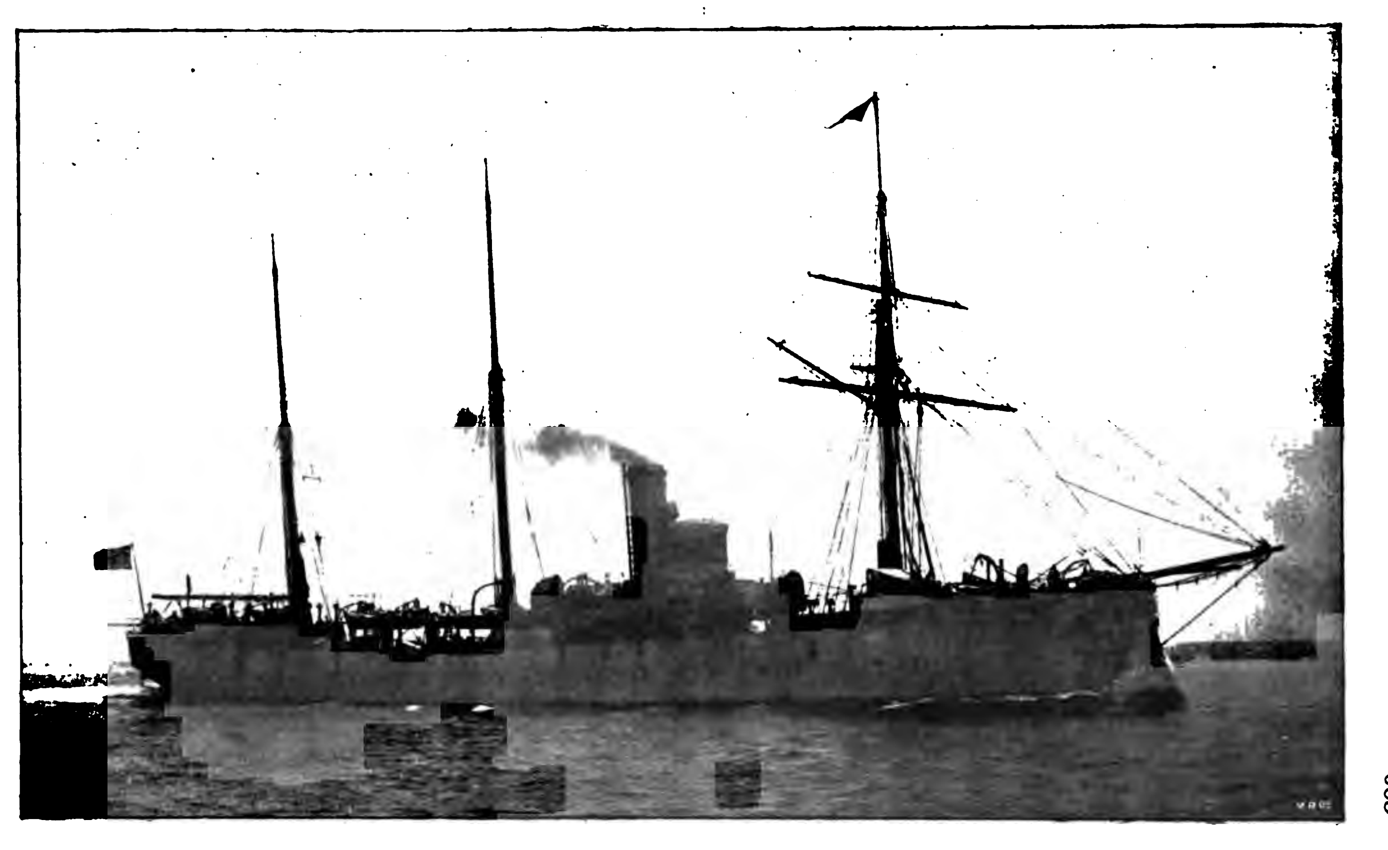
Um 10 Uhr erschienen sämtliche fremde diplomatische Vertreter an Bord, um gegen die kurze Frist zu protestieren. Die Antwort des Kapitäns Thiele war ebenso kurz wie gut deutsch. „Meine Herren, ich stehe hier auf Befehl Sr. Majestät des deutschen Kaisers. Ich habe Ordre, bei Nichtannahme des Ultimatums um 1 Uhr zu schießen und werde es thun." Damit mußten sich die Betreffenden begnügen und waren entlassen.

Um 11 Uhr kam der Hafenkommandant mit der Mitteilung an Bord, das Geld sollte bezahlt werden, aber die anderen Bedingungen könnten nicht angenommen werden. Die Antwort des Kapitäns Thiele war ein Achselzucken und der Befehl, die Schiffe solche Positionen einnehmen zu lassen, daß die Geschütze der „Charlotte" auf das nur 500 Schritt entfernte haitianische Geschwader gerichtet waren, während der „Stein" das den Hafen deckende Fort und den Palast des Präsidenten zu beschießen hatte.

Wenn ein Teil der Haitianer noch geglaubt hatte, das Ganze sei nur eine Demonstration, belehrte sie der zurückkehrende Hafenmeister, daß, nach dem was er an Bord gesehen, die Deutschen es furchtbar ernst meinten, und auch der Präsident mußte wohl zu der Ueberzeugung gekommen sein. Der Admiral des haitischen Geschwaders, ein Engländer, bekam aber solchen Schreck, daß er sich sinnlos betrank.

Um 12 Uhr wurde auf beiden Schulschiffen Gottesdienst abgehalten. Eine halbe Stunde später erging das Kommando „An die Geschütze!" und die Besatzungen nahmen ihre Gefechtsstellungen ein. Ueberall herrschte feierliche Stille; die Straßen waren wie ausgestorben, nur am Hafen wimmelte es von Soldaten. Die Armen, was wäre wohl ihr Schicksal gewesen, wenn die letzte Minute der halben Stunde verflossen war. Der Donner eines blinden Schusses der „Charlotte" rollte über das Wasser; es war die letzte Warnung.

Noch 4 Minuten fehlten an 1 Uhr, da ging auf dem Palais des Präsidenten die weiße Flagge in die Höhe, und ein brausendes Hurrah erschallte von den beiden Hamburger Dampfern. Wenige Minuten darauf stieß ein Boot vom Landungsplatz ab und ruderte



S. M. Kreuzer IV. Kl. „Geier".

an Bord der „Charlotte", um die Antwort des Präsidenten zu überbringen, daß das Ultimatum angenommen sei. Nur bäte er noch eine kurze Zeit zur Beschaffung des Geldes und zum Schreiben der nötigen Briefe.

Kapitän Thiele verlängerte die Frist bis 3 Uhr, verlangte aber als Pfand die Auslieferung des haitianischen Geschwaders. Dies wurde ebenfalls sofort bewilligt und die Schiffe von den Unseren besetzt.

Um 3½ Uhr waren das Geld, der Entschuldigungsbrief des Justizministers und die Umstoßung des Urteils über Herrn Lüders an Bord. Kapitän Thiele ließ seine Mannschaften zurückziehen und dem betrunkenen Admiral den Befehl erteilen, nun noch die deutsche Flagge mit 21 Schuß zu salutieren. Dies geschah; die „Charlotte" antwortete mit derselben Schußzahl, und um 4 Uhr war dank dem umsichtigen und energischen Verhalten des deutschen Höchstkommandierenden die ganze Sache in der Weise geregelt, daß die Schwarzen sich wohl hüten werden, zum dritten Male Deutschland zu beleidigen, ebenso wie die anderen Nationen gesehen haben, daß ihr Dazwischentreten in Sachen, die uns allein angehen, nicht angebracht ist. Am 8. Dezember wurde Graf Schwerin vom Präsidenten empfangen, am 10. das gesamte deutsche Offizierskorps, und er selbst erwiderte Tags darauf den Besuch an Bord der „Charlotte". Das Volk war wüthend wegen der Nachgiebigkeit oder that wenigstens so und machte allerlei Skandal, war jedoch innerlich gewiß froh, daß alles so glimpflich für die Stadt Port au Prince abgelaufen war.

Vorläufig blieben die Schulschiffe noch im Hafen; später löste sie der neue geschützte Kreuzer „Geyer" ab, der inzwischen fertig geworden war, und dessen Anwesenheit im Hafen oder in der Nähe der Insel die Herren Neger daran erinnern soll, daß sie den nötigen Respekt vor Deutschland nicht wieder außer Augen setzen.

In ebenso thatkräftiger Weise und ebenso ohne Blutvergießen hatte sich 4 Wochen vorher, am 14. November 1897, an der chinesischen Ostküste ein sowohl für unsere Marine wie für ganz Deutschland hochbedeutsamer Akt vollzogen, die Besitznahme des Hafens von Kiautschou und seiner Umgebung durch das in den ost-

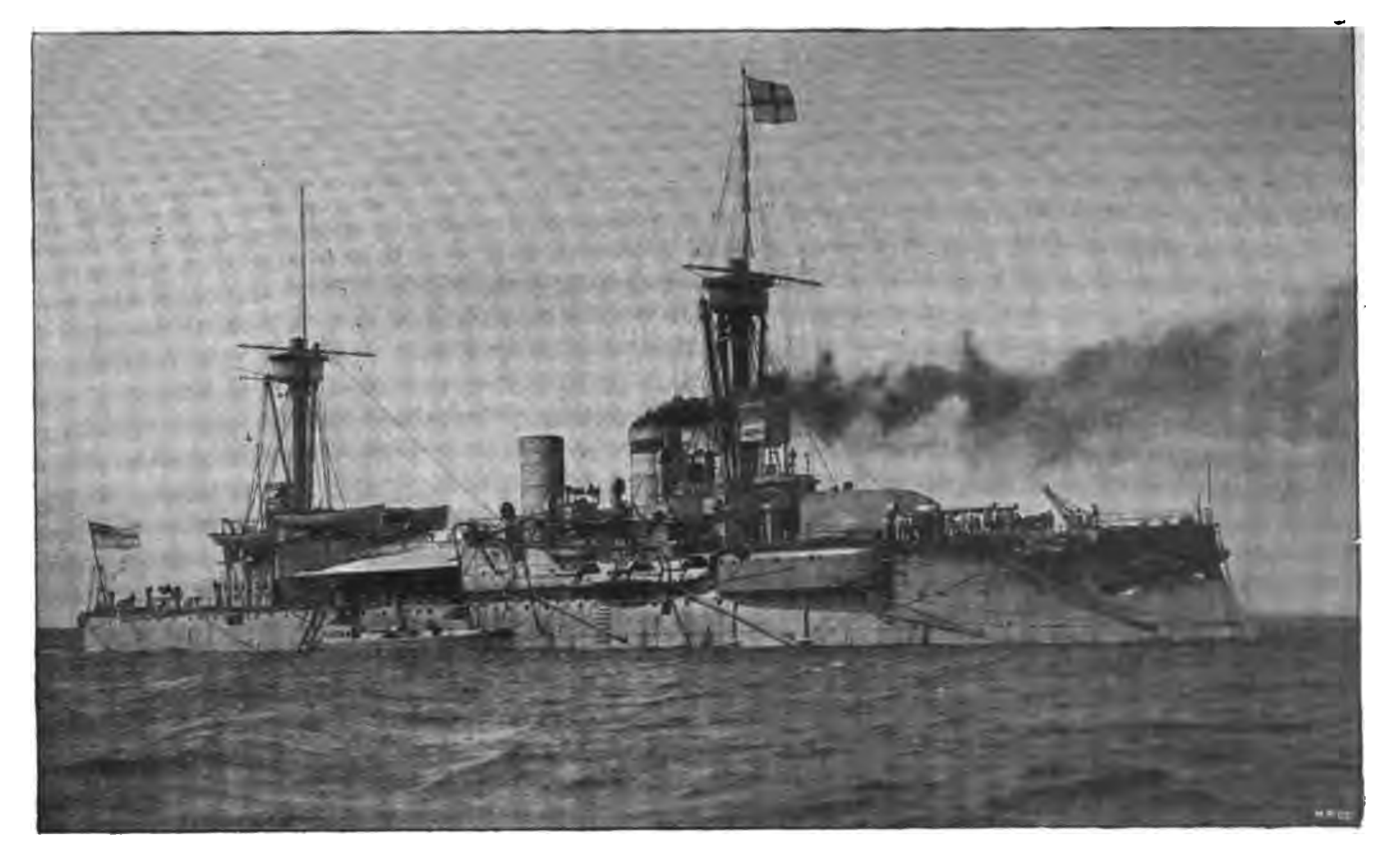
Festungswerke des Hafens besetzt hielten, eine Ahnung von dem Zwecke der Deutschen hatte. Es erfolgte die Landung von 30 Offizieren, 77 Unteroffizieren und 610 Gemeinen (sämtlich Seeleute) mit der Ordre, verschiedene Punkte zu besetzen, während die Schiffe so postiert waren, um bei Anzeichen von Feindseligkeiten die Landungstruppen zu decken. Doch dazu war keine Veranlassung, im Gegen-



Vize-Admiral von Diederichs.

teil ließ man die Deutschen ruhig gewähren, und die Chinesen schauten vergnügt dem vermeintlichen Landungsmanöver zu.

Allerdings war dann ihr Erstaunen um so größer, als dem chinesischen General ein Schreiben des Geschwaderchefs übergeben wurde, worin er mit Bezug auf den Mord der Missionare aufgefordert wurde, seine Truppen innerhalb dreier Stunden abrücken und nach



Linienschiff „Kurfürst Friedrich Wilhelm“.

dem 15 km nördlich gelegenen Dorfe Chankau marschieren zu lassen. Zur Wahrung der militärischen Ehre dürften die Truppen ihre Gewehre mitnehmen, die Geschütze und die Munition würden jedoch vorläufig zurückgehalten. Innerhalb 48 Stunden müßten die Truppen das in einer gleichzeitig angeschlagenen Proklamation näher bestimmte Gebiet, das sich ungefähr auf einen Umkreis von 15 deutschen Meilen landeinwärts erstreckt, verlassen haben. Von der Waffe würden die Deutschen nur dann Gebrauch machen, wenn sie auf Ungehorsam oder gar Widerstand stießen.

Dieses Schreiben und die Haltung unserer Landungstruppen machten einen so überwältigenden Eindruck auf den General, daß er keinerlei Einwände erhob, sondern sich in die so plötzlich veränderten Verhältnisse ohne Widerrede fügte. Die chinesische Flagge ging um 11½ Uhr im Lager nieder, man ließ den Chinesen Zeit, ihre Habseligkeiten zu bergen und um 2½ Uhr wurde unter den Hurrahs der Mannschaften die deutsche Flagge auf den Festungswerken gehißt. Damit hatten wir ohne irgend welche Weiterungen einen Besitz mit Beschlag belegt, der für uns nach allen Richtungen von höchster Bedeutung ist. Zwar war er in feindseliger Weise erworben, aber dank unserer geschickten diplomatischen Vertretung erfolgte von chinesischer Seite nicht einmal ein Protest, sondern der Hafen und das beanspruchte Terrain wurden uns bald darauf vertragsmäßig auf 99 Jahre verpachtet, was wohl nur ein euphemistischer Ausdruck für deutsches „Eigentum auf ewige Zeiten" ist, und damit war zugleich allen Einsprüchen von ausländischer Seite ein Riegel vorgeschoben.

Zu Anfang dieses Jahres ging noch Kontre-Admiral Prinz Heinrich von Preußen mit „Deutschland" und dem soeben fertig gewordenen geschützten Kreuzer „Gefion" zur Verstärkung des Ostasiatischen Geschwaders nach Kiautschou ab und seine glänzende Aufnahme am Hofe des chinesischen Kaisers in Peking, der des Prinzen wegen zum ersten Male mit der vieltausendjährigen Etikette brach und ihn als Gleichstehenden empfing, was bisher keine andere Macht hatte durchsetzen können, beweist, daß wir mit dem Reiche der Mitte auf dem besten freundschaftlichen Fuße stehen und Deutschland, anstatt auf Widerstand zu stoßen, sich einen nicht zu unterschätzenden Einfluß in China errungen hat.



An Bord des Linienschiffes „Brandenburg".

Wodurch Kiautschou außer seiner zukünftigen Bedeutung als Handelsplatz, dem Eisenbahnen den Weg in das Innere des gewaltigen Reiches öffnen werden, noch einen besonderen Wert für unsere Marine erhält, ist nicht nur ein gegen Stürme jener Gegenden geschützter Hafen und ein für Europäer gesundes Klima, billige Arbeitskräfte der ruhigen und friedliebenden Bevölkerung, sondern vor allem der Reichtum an Kohle. Diese findet sich in der Nähe Kiautschous, liegt in unserer Interessensphäre und ist viel besser als die japanische Kohle und natürlich auch viel billiger als alle fremdländische eingeführte. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen gehört Kohle zu denjenigen Erfordernissen einer Kriegsmarine, ohne welche sie wertlos wird, und es ist unumgänglich, daß Schiffe, die sich in entfernten Gewässern bewegen, namentlich in Kriegszeiten sich dieselbe verschaffen können. Deshalb ist es das Streben der übrigen Seemächte gewesen, sich an verschiedenen Punkten Kohlenstationen anzulegen, und England besitzt deren eine ganze Kette um die Erde. Wir waren bisher viel schlimmer daran; zwar haben wir einige in Ostafrika und in der Südsee, aber sie sind unverteidigt, können in Kriegszeiten uns genommen und neutrale Länder uns verschlossen werden. Namentlich ist das aber in Ostasien wichtig, wo wir so große Handelsinteressen haben und der sich immer schärfer zuspitzende Wettbewerb unter den verschiedenen Nationen leicht zu Conflikten führen kann, unsere Schiffe aber ohne gesicherte Kohlenergänzung jede kriegerische Bedeutung verlieren.

Daß aber von unserm Volke instinktiv die Bedeutung von Kiautschou für unser Vaterland anerkannt wird, geht daraus hervor, daß selbst die enragiertesten Gegner sowohl einer Marinevergrößerung, wie der Kolonien diesmal bei der neuen Erwerbung sich jeder abfälligen Kritik enthalten haben. Nach allem, was man über die dortigen Verhältnisse durch Sachverständige erfährt, dürfen wir uns zu diesem neuen Erwerb nur Glück wünschen, und Deutschland hat allen Grund, seinem Kaiser, auf dessen Initiative jener zurückzuführen ist, dafür dankbar zu sein.

Das Jahr 1898 ist aber für unser Land und die Marine noch durch ein anderes Ereignis bedeutsam geworden, durch die Bewilligung des neuen Flottengesetzes im Reichstag.

Es steht außer Frage, daß von jeher der Marine vom Volke große Sympathien entgegengetragen worden sind, die leider vielfach von seinen Vertretern nicht geteilt wurden. Mangel an Verständnis von Seesachen und der außerordentlichen Wichtigkeit einer unserer



Contre-Admiral Tirpitz, Staatssekretär des Reichsmarine-Amtes und königl. preuß. Minister.

Machtstellung entsprechenden Marine, durch die jene allein aufrecht erhalten werden kann, vor allem aber kleinliches Parteigetriebe, das darüber das Wohl des Ganzen aus dem Auge verlor, tragen die Schuld, daß die Marine viele Jahre von der Hand in den Mund leben mußte, an Zahl wie an Qualität der Schiffe zurückging, anstatt der rapiden Ausbreitung unserer Seeinteressen gemäß fortzuschreiten,

und die Folge war, daß wir im Falle eines Krieges mit einer größeren Seemacht ebenso unterlegen wären, wie jetzt Spanien gegen Nordamerika. Die heldenmütige Tapferkeit unserer Seeleute würde uns vor einem solchen Geschick nicht haben bewahren können, unsere wenigen und größtenteils veralteten Schiffe wären vernichtet worden, unsere Küsten blockiert, unsere Seestädte der Brandschatzung verfallen und durch Unterbindung jedes Seeverkehrs unser Land so geschädigt, daß es am Rande des Abgrundes gestanden wäre. Glücklicherweise ist in letzter Stunde unserm Volke noch klar geworden, was auf dem Spiele stand, wenn die Sache so fort ging, wie bisher, und die öffentliche Meinung hat die Abgeordneten in ihrer großen Majorität gezwungen, dem vom Admiral Tirpitz eingebrachten Flottengesetz, das außerdem nur das Allernotwendigste fordert, zuzustimmen.

Dasselbe verlangt bis Schluß des Jahres 1904 als Bestand unserer Marine 19 Linienschiffe, d. h. zwei Geschwader von acht, ein Kommandoschiff und zwei als Material-Reserve, ferner 12 große und 30 kleine Kreuzer, und darauf sollen die bereits vorhandenen in Anrechnung kommen. Wenn nun auch die Zahl dieser Schiffsklassen einigermaßen genügen dürfte, so ist sehr zu bedauern, daß aus finanziellen Rücksichten und in Hinblick auf die Zusammensetzung des Reichstags die Regierung sich damit zufrieden stellen mußte, einen Teil der vorhandenen, die durchaus nicht mehr auf der Höhe der Zeit stehen, in die verschiedenen Klassen einzureihen. Für eine Marine und ihre Wirksamkeit ist es von höchster Wichtigkeit, daß die gleichklassigen Schiffe in Bezug auf Panzerung und Schnelligkeit auf derselben Höhe stehen und den Anforderungen der Neuzeit entsprechen, und hätte der Reichstag ein besseres Verständnis für die Wirksamkeit und Bedeutung der Flotte gehabt, so mußte er aus eigenem Antriebe der Regierung sagen, daß angesichts der Verhältnisse zu wenig gefordert sei.

Betrachten wir z. B. die Linienschiffe. Davon waren im Beginn dieses Jahres vorhanden resp. in Bau begriffen 12 , mithin blieben nach dem Gesetz neu zu bauen 7.

Aber von jenen 12 waren als vollwertige Linienschiffe nur 7 zu rechnen: „Brandenburg", „Weißenburg", „Kurfürst Friedrich Wilhelm", „Wörth", „Kaiser Friedrich III.", „Kaiser Wilhelm II." und „Ersatz König Wilhelm" (bis jetzt noch ohne Namen). Sie stammen



Küstenpanzer „Aegir“.

sämtlich aus den letzten Jahren und sind den Linienschiffen anderer Nationen gleichwertig. Dagegen sind „Bayern“, „Sachsen“, „Württemberg“ und „Baden“ bereits durchschnittlich 20 Jahre alt. Man hat sie in letzter Zeit mit großen Kosten umgebaut, um ihnen etwas größeren Gefechtswert zu geben, aber sie stehen trotzdem in Panzer, Artillerie und Geschwindigkeit so bedeutend hinter der Brandenburg-Klasse zurück, daß sie notwendig hätten durch moderne Schiffe ersetzt werden müssen, um so mehr, als drei von ihnen 1904 schon die Altersgrenze überschritten haben und man doch in einigen Jahren an ihren Neubau gehen muß.

Die „Oldenburg“ ist zwar nur 14 Jahre alt und erreicht ihre Altersgrenze erst 1909, aber sie kann noch weniger zu den Linienschiffen gerechnet werden, als die Sachsenklasse. Ihre schwere Artillerie mit acht langen 24 cm Geschützen würde zwar noch ausreichen, aber es fehlt ihr an den so wichtigen mittleren und leichteren modernen Schnellfeuergeschützen, die sie nicht tragen kann, weil sie zu klein ist. Ebenso ist ihre Geschwindigkeit viel zu gering, sie macht nur 13, die Brandenburgklasse 16, die Friedrich III. Klasse 18 Knoten, und endlich kann sie nur wenig Kohlen fassen. Sie ist ein Küstenverteidiger, aber kein Linienschiff.

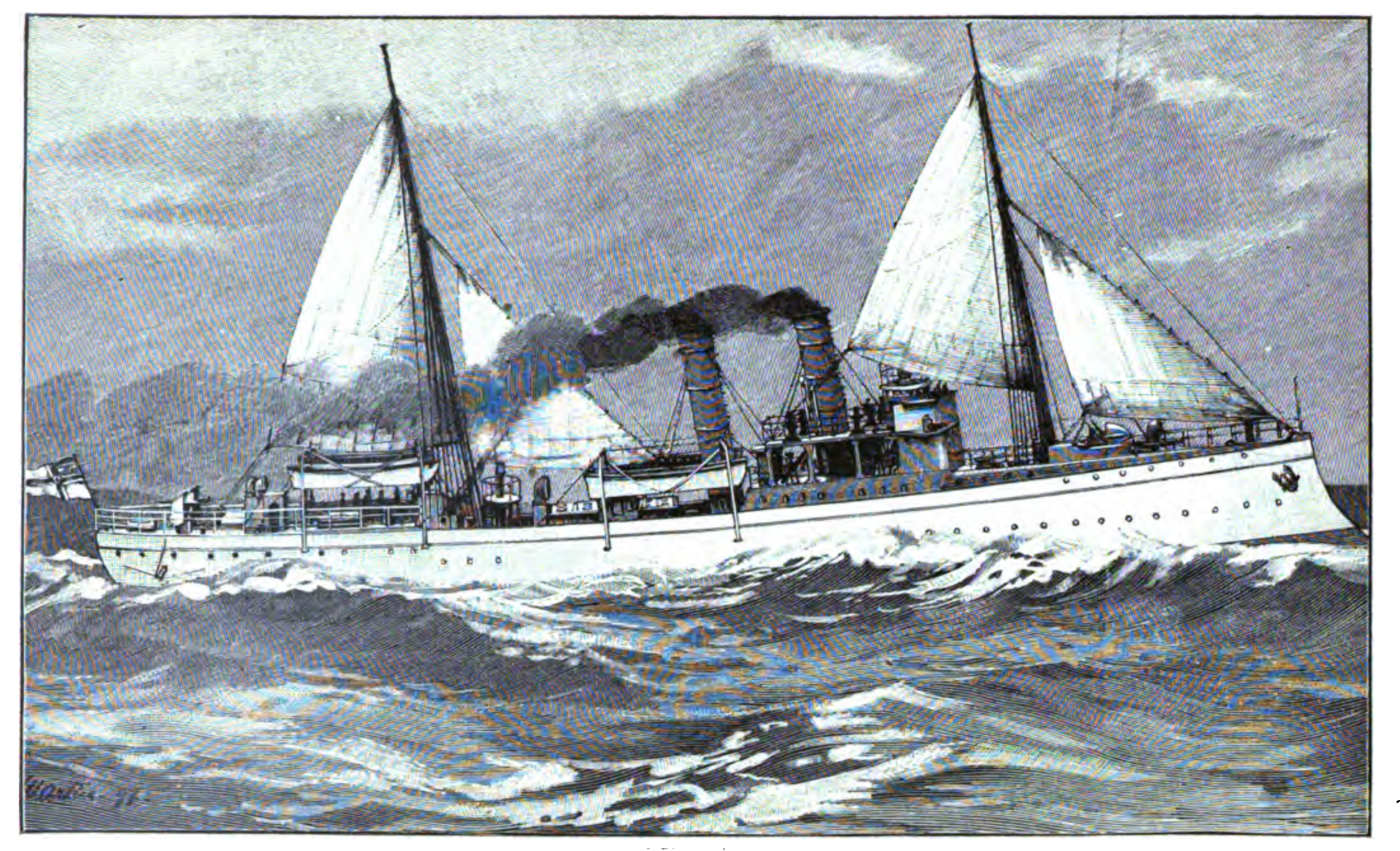
Nicht besser steht es mit den großen Kreuzern, zu denen die drei früheren Panzerschiffe „König Wilhelm“, „Kaiser“ und „Deutschland“ als vorhanden gerechnet sind. Ersterer hat seit 5 Jahren seine Altersgrenze (25 Jahre) überschritten, letztere beide erreichen sie 1899. Beide befinden sich in China und dort reichen sie vorläufig aus, aber gegen andere, wenn auch kleine Marinen, wie Brasilien, Peru und Chile, sind sie unterwertig. Die übrigen „Fürst Bismarck“, „Freya“, „Hertha“, „Viktoria Luise“, „Vineta“ und „N“ (noch ohne Namen), „Kaiserin Augusta“ sind oder werden Ende des Jahres fertig. Die Ersatzbauten für „König Wilhelm“, „Kaiser“ und „Deutschland“ sollen 1901 bis 1903 eintreten; man hätte sie sofort in Angriff nehmen sollen.

Von den 22 vorhandenen kleinen Kreuzern, die bis 42 vermehrt werden sollen — 22 für den heimischen und 20 für den Auslandsdienst — sind nur 6 mit einem Panzerdeck versehen, alle übrigen nicht und drei von ihnen haben schon längst ihre Altersgrenze überschritten. Nach dem Gesetz sollen bis 1904 sieben Neu- und 12

Ersatzbauten gemacht werden, aber auch diese Forderung ist viel zu bescheiden. Mit den acht Küstenpanzern „Siegfried", „Beowulf", „Fritjhof", „Hildebrand", „Heimdal", „Hagen", „Odin" und „Aegir" werden wir zusammen für den aktiven Dienst 25 gepanzerte Schiffe haben. Dafür sind 22 Kreuzer als Aufklärungsschiffe sehr wenig. England rechnet zwei Kreuzer, Frankreich und Italien 1—2 auf jedes Panzerschiff.

Wenn nun auch das Flottengesetz innerhalb 6 Jahren unsere Marine auf einen Stand bringen wird, der in Vergleich zu ihrer bisherigen Stärke oder vielmehr Schwäche mit Freude zu begrüßen ist, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Schlachtflotte mit den dazu gehörigen Kreuzern in Zukunft nicht ausreichen wird, und wir sie vermehren müssen, um nicht abermals wie bisher ins Hintertreffen zu geraten.

Seit mehr als einem Vierteljahrhundert erfreuen wir uns ja eines gesegneten Friedens. Der Wohlstand des Volkes ist bedeutend gewachsen, Handel und Wandel blühen wie nie, unsere Industrie hat sich in der gewerblichen Welt zum ersten Range emporgeschwungen, und die Flagge unserer Schiffe weht auf allen Meeren. Aber gerade diese günstigen Verhältnisse haben auch Neid und Mißgunst bei anderen Nationen erregt. Sie fürchten unsere Konkurrenz, die sie teils schon überflügelt hat und für die Zukunft sie noch mehr vom Weltmarkt zu verdrängen droht. Wer die Sachlage mit kühlem Verstande betrachtet, dem muß es klar werden, daß diese friedlichen Verhältnisse nicht dauern können. Der gegenseitige Wettbewerb spitzt sich immer schärfer zu, kein Volk läßt sich ohne energischen Widerstand von dem Platze verdrängen, den es einmal eingenommen hat und für seine Existenz als notwendig erachtet. In absehbarer Zeit werden deshalb diese Lebensinteressen so hart gegeneinander stoßen, daß nur ein gewaltiger Krieg darüber entscheiden kann, wer Sieger bleiben soll. Der Schauplatz dieses Kampfes wird dann aber das Meer, und wir müssen seemächtig sein, wenn wir nicht unterliegen und damit die hohe Stellung, die wir errungen, aufgeben und zu einer Macht dritten und vierten Ranges heruntergedrückt werden sollen. Es wird sich dann darum handeln, ob wir den uns gebührenden Anteil am Welthandel, auf den Deutschland notwendig zum Leben angewiesen ist, erhalten sollen oder



Kanonenboot „Iltis“.

nicht. England und Nordamerika haben wir in erster Reihe als unsere handelspolitischen Gegner zu betrachten, die nur darnach trachten, uns an die Wand zu drücken, und sie werden es thun, wenn wir nicht zur See stark sind; deshalb muß unsere Flotte größer werden, als vorläufig das Flottengesetz zuläßt.

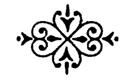
Aus den Darstellungen dieses Buches dürfte klar hervorgehen, daß die Deutschen von jeher zur See außerordentlich tüchtig gewesen und es noch sind. Es fehlt uns nicht an Leuten, um eine größere Flotte zu bemannen, denn drei Viertel unserer vorzüglichen Mannschaften stammen aus dem Binnenlande; unsere Industrie steht, was Bau, Maschinen, Panzerung und Bewaffnung der Schiffe betrifft, an der Spitze aller Nationen und hat sich darin einen Weltruf erworben.

Wir bedürfen deshalb nur der Vermehrung der Schiffe selbst, d. h. des Geldes für ihren Bau. Das zu bewilligen, ist aber Sache des Volkes.

Wäre das Verständnis für die ungemeine Bedeutung einer entsprechenden Marine für die Zukunft unseres Vaterlandes in ihm ebenso groß, wie seine Sympathien für die Flotte, so würde es an dieser Bewilligung nicht fehlen und es ist deshalb nur auf das Freudigste zu begrüßen, daß der neugegründete deutsche Flottenverein es sich zur patriotischen Aufgabe gestellt hat, in unserem Volke durch Wort und Bild für das Verständnis zu sorgen.

So darf die sichere Hoffnung gehegt werden, daß, wenn später die Regierung mit ebenso wohl erwogenen wie unbedingt notwendigen Marineforderungen an den Reichstag herantritt, dieser dem Verlangen Rechnung tragen wird, wie es in England und Frankreich geschieht, wo sich das Volk der großen Wichtigkeit einer starken Marine für das Wohl des Landes bewußt ist.

Man gebe unseren Seeleuten die erforderliche Zahl von Schiffen, dann werden sie zeigen, daß sie ebenso zu siegen verstehen, wie unsere Armee, gegen welchen Feind es auch sei.



Kgl. Hof-Buchdruckerei Kastner & Lossen in München.

